Ontario Highway Transport Board

ANNUAL REPORT 2006

2007-05486/

Table of Contents

The Board 4

Message from the Chair 5

Organizational Chart 7

Financial Information 2006 8

Applications Received 9

Special Authorities Processed 10

Applications Received by Region 11

Summaries - Applications Under Sections 2, 10 & 11 of the *Public Vehicles Act* 12

Summaries - Reasons for Decisions 23

To: The Honourable James K. Bartleman
Lieutenant Governor of the Province of Ontario

MAY IT PLEASE YOUR HONOUR:

The undersigned takes pleasure in submitting the Annual Report for the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 2006.

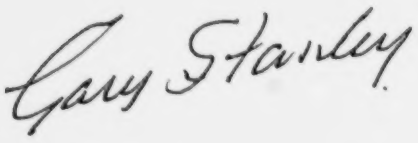
Respectfully submitted,

Donna H. Cansfield
Minister

To: The Honourable Donna H. Cansfield
Minister of Transportation

Sir: In accordance with Section 33 of the *Ontario Highway Transport Board Act*, R.S.O. 1990, c. 0.19, I have the honour to present the report of the activities of the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 2006.

Respectfully submitted,



Gary R. Stanley
Chair

The Board

The Board is constituted by virtue of and in accordance with the provisions of the *Ontario Highway Transport Board Act*, R.S.O. 1990, c. 0.19. It operates as a quasi-judicial administrative tribunal. Under the *Public Vehicles Act,* R.S.O. 1990, c. P.54 and the *Motor Vehicle Transport Act,* 1987, R.S. (1985) c. 29 (3rd. Supp.), the Board controls entry and maintains an orderly development in the business of transporting passengers for compensation in public vehicles, into, out of, within and through Ontario.

Members of the Board (as at December 31, 2006)

Gary R. Stanley, Chair, Toronto

Gilles Morin, Member, Ottawa

Message from the Chair

The Ontario Highway Transport Board ("Board") administers the *Ontario Highway Board Act*, the *Public Vehicles Act* and the *Motor Vehicle Transport Act* (federal). The Board is empowered to control the entry into and maintain an orderly development of the business of transporting passengers for compensation in public vehicles, both within Ontario and to and from other jurisdictions.

The Board reports to the Minister of Transportation and its stakeholders are the for-hire, public vehicle operators.

The Board primarily deals with two types of applications - applications for new or extended authority and applications under Sections 10 and 11 of the Public Vehicles Act. Section 10 applications deal with the suspension or cancellation of existing operating licences and Section 11 applications deal with unlicensed operations.

After examining all the documentation submitted by the applicants, the Board may determine that a written hearing will satisfy the requirements of natural justice and an oral hearing to determine the matter is not necessary. This process dramatically decreases the costs to the parties, the time involved is minimal and the decisions are issued promptly.

In other applications, where the Board decides this not to be the case, a public hearing is held to determine the matter. These hearings are conducted throughout the province and at the convenience of the parties involved. The Board has initiated the practice of holding night hearings to accommodate the applicants and their public witnesses. Many of these hearings are conducted without the use of legal counsel thereby reducing the over-all costs for the participants.

Applications are processed expeditiously and Board hearings are scheduled promptly subject to the availability of the parties.

The Board attempts to meet its target of rendering a decision within fourteen days of a public or written hearing. I am pleased to report that during 2006, this target was achieved.

The Board continues to receive a number of complaints, lodged by the industry under Sections 10 and 11 of the *Public Vehicles Act*, against limousine companies. These complaints have alleged that certain limousine companies, particularly those operating the large stretch-limousines, were not properly licensed as public vehicles. This has resulted in an influx of applications for public vehicle operating licences.

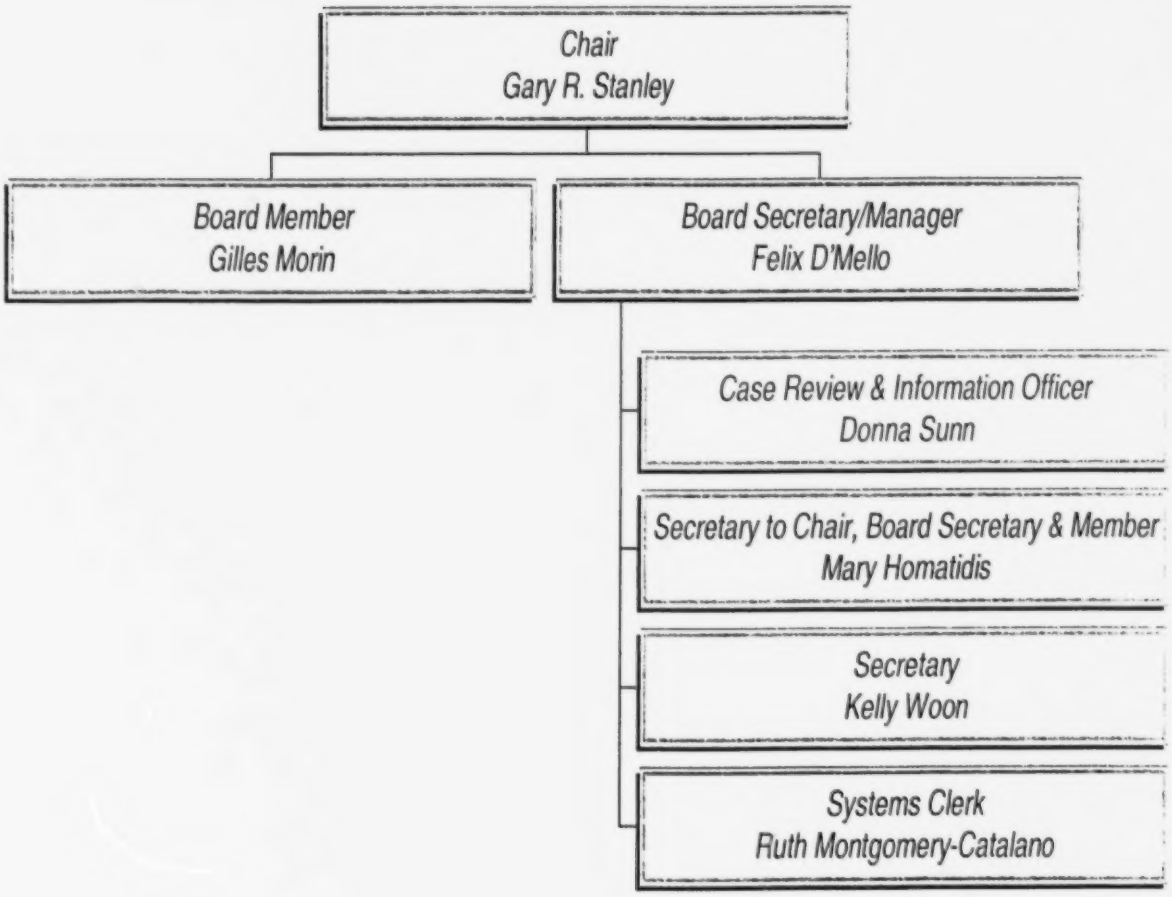
The application process of the Board is intended to be self-financing and our top priority is efficient service to both the public and the industry. We continue to operate with part-time administrative staff and hearing expenses are recovered from the participants.

I expect the number and similar type of hearings to continue. The Board will continue its efforts to ensure that Ontario public vehicle operators operate legally and provide a transportation system that will be of benefit to the public.

Gary R. Stanley
Chair

Organizational Chart

(at December 31, 2006)



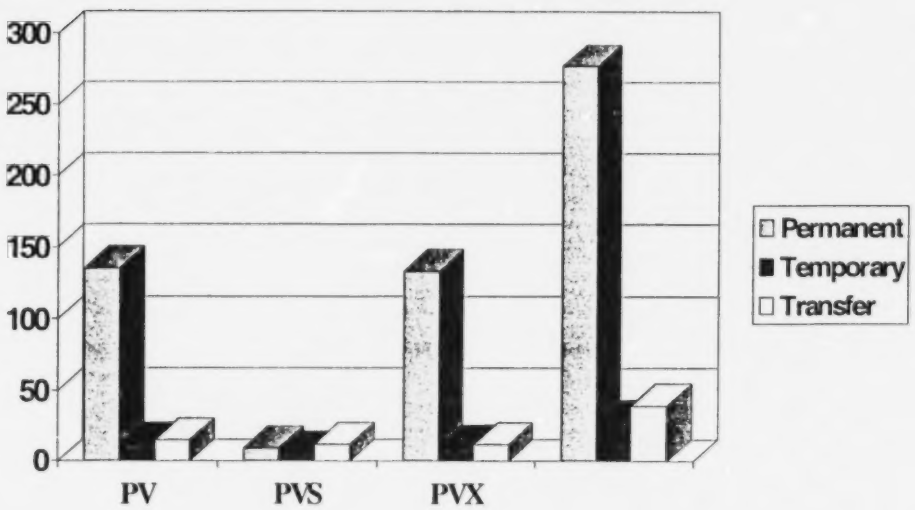
FINANCIAL INFORMATION

Revenues/Recoveries	**2006**	**2005**
Filing Fees	$116,816	$ 105,840
Costs Assessed at Hearings	38,872	22,639
Special Authorities	3,373	5,770
U.S. Exchange	833	2,816
Total	**$ 159,894**	**$ 137,065**

Expenses		
Salaries, Wages and Benefits	$ 332,425	$ 318,430
Travel and communication	29,942	25,782
Equipment and supplies	67,320	72,542
Total	**$ 429,687**	**$ 416,754**

Net Cost of Board's Operations	**$ 269,793**	**$ 279,689**

Applications Received

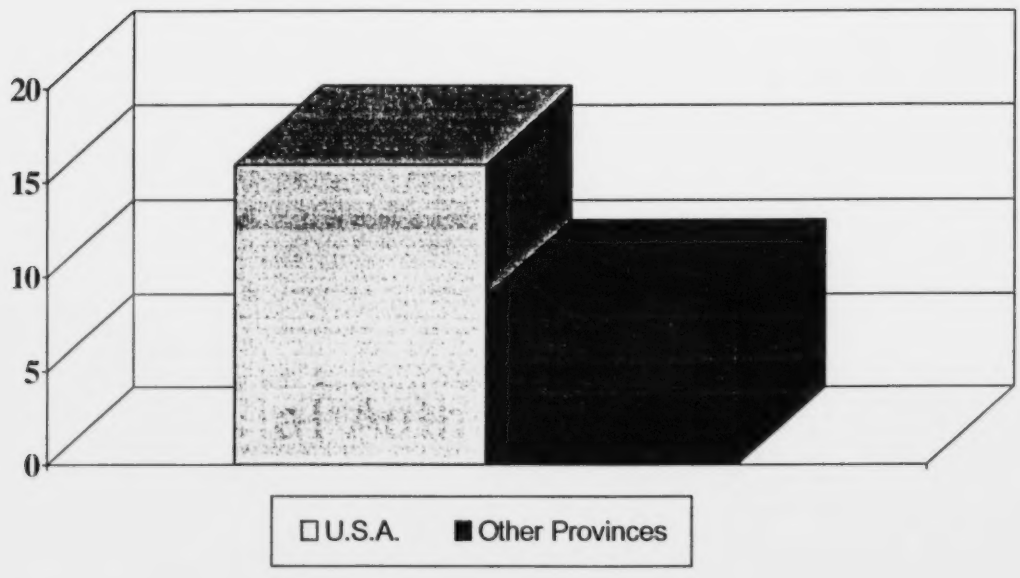


Type/Class	PV	PVS	PVX	TOTAL
Permanent	135	9	133	277
Temporary	12	6	10	28
Transfer	15	12	12	39
TOTAL	162	27	155	344

Legend:

PV	Public Vehicle Applications (Intra-Provincial Undertaking)
PVS	Public Vehicle (School Bus) Applications (Intra-Provincial Bus Undertaking) School Bus ONLY
PVX	Part I Motor Vehicle Transport Act Applications (Extra-Provincial Bus Undertaking)

Special Authorities Processed



APPLICANTS' HOME BASE

U.S.A.	16
Other Provinces	9
TOTAL	**25**

Applications Received by Region

Outside Ontario	**36**
Manitoba	1
New Brunswick	2
Quebec	14
Nova Scotia	1
U.S.A.	18

Ontario-Regional Boundaries

Central Region	**160**
Barrie	1
Durham	10
Halton	7
Hamilton	6
Niagara	11
Peel	42
Toronto	41
York	40

Northern Region	**4**
Cochrane	3
Sudbury	1
Northwestern Region	**5**
Algoma	2
Thunder Bay	3

Eastern Region	**52**
Frontenac	3
Haliburton	1
Hastings	3
Lennox & Addington	1
Northumberland	1
Ottawa-Carleton	28
Peterborough	6
Renfrew	4
Stormont, Dundas & Glengarry	5

Southwestern Region	**87**
Brant	16
Bruce	10
Chatham-Kent	6
Essex	3
Grey	2
Huron	2
Lambton	2
Lanark	5
Middlesex	3
Oxford	2
Simcoe	4
Waterloo	27
Wellington	7

Summaries - Applications Under Sections 2, 10 & 11 of the Public Vehicles Act

The following are summaries of applications filed by interested persons (i.e. a person who has an economic interest in the outcome of a matter) with respect to Sections 2, 10 and 11 of the *Public Vehicles Act*. These applications are complaints by interested persons, alleging contraventions of the *Public Vehicles Act*, and Regulations by licensees, non-licensees or by arrangers of bus transportation services using unlicensed carriers. Following written or oral hearings, the Board may impose sanctions i.e. cancel, suspend or impose conditions on licences and/or order that the operation that caused the contravention stop.

NAME/ADDRESS	DECISION	COSTS ASSESSED
1017190 Ontario Inc. o/a "Boulevard Limousine" Cambridge, ON	Ordered to stop services	$300.00
1050241 Ontario Inc. o/a "Bell CT Limousine" Brantford, ON	Ordered to stop services	$300.00
1103030 Ontario Limited o/a "Allstar Limousine Service" London, ON	Ordered to stop services	$300.00
1374525 Ontario Inc. o/a "Ottawa Limousine Service" and "Elite Limousine" Ottawa, ON	Ordered to stop services	$300.00
1425052 Ontario Limited o/a "Hollywood Limousine & Casino Packages" Sault Ste. Marie, ON	Ordered to stop services	$300.00
2027377 Ontario Inc. o/a "Crystal Limousine Service" Windsor, ON	Ordered to stop services	$300.00

NAME/ADDRESS	DECISION	COSTS ASSESSED
4015541 Canada Inc. o/a "Maestro Limousine" Gatineau, QC	Ordered to stop services	$300.00
6073115 Canada Inc. o/a "Ascendia Limousine Service" Hamilton, ON	Ordered to stop services	$300.00
968402 Ontario Ltd. o/a "Central Taxi" St. Catharines, ON	Ordered to stop services	$300.00
AAA Sedan Limousine Service Limited 1384 Main Street East Hamilton, ON	Ordered to stop services	$300.00
Thomas Ackford o/a "Red Line Limousine Service" Cambridge, ON	Ordered to stop services	$300.00
Alagash Investments Limited o/a "Estate Limousine Services" Sault Ste. Marie, ON	Ordered to stop services	$300.00
Salih Kamil Majeed Al-Shimmary Ruthven (Town of Kingsville, ON	Ordered to stop services	$300.00
Amigo Limo Inc. Pickering, ON	Ordered to stop services	$300.00
Donald Basso o/a "Basso Limousine" Peterborough, ON	Ordered to stop services	$300.00
Bay Limousine Services Inc. and/or Bay Transportation Services Inc. Hamilton, ON	Ordered to stop services	$300.00

NAME/ADDRESS	DECISION	COSTS ASSESSED
Bay Street Executive Limousine Services Inc. Toronto, ON	Ordered to stop services	$300.00
Marc Belisle o/a "Lac Leamy Limousines" Gatineau, QC	Ordered to stop services	$300.00
J.P. Bentley Enterprises Inc. Georgetown, ON	Ordered to stop services	$300.00
Michael Biniaminov o/a "5 Star Limo" Thornhill, ON	Ordered to stop services	$300.00
Hermand D. Boehmer o/a "Hermi's Limousine Service" Cambridge, ON	Ordered to stop services	$300.00
James Bonham o/a "Elite Limousine Service" Brussels, ON	Ordered to stop services	$300.00
Bramalea Superb Limousine Livery Service Inc. Brampton, ON	Ordered to stop services	$300.00
Brampton Limousines Inc. Brampton, ON	Ordered to stop services	$300.00
Mr. Tommy Browne o/a "L & B Limousine" Hamilton, ON	Ordered to stop services	$300.00
Business Class Limousine Service Inc. Toronto, ON	Ordered to stop services	$300.00
James Byers o/a "Byers Limousine Service" Iroquois, ON	Ordered to stop services	$300.00

NAME/ADDRESS	DECISION	COSTS ASSESSED
Capital Limousine Services Inc. Gloucester, ON	Ordered to stop services	$300.00
Champagne Limousine North York, ON	Ordered to stop services	$300.00
Charles E. Ciraolo o/a "CEC Limousine Service" Waterdown, ON	Ordered to stop services	$300.00
Robert & Graham Clarke o/a "Toronto Funeral Coach" Toronto, ON	Ordered to stop services	$300.00
Clements Limousine Service Ltd. Mississauga, ON	Ordered to stop services	$300.00
Derek Clermont o/a "Executive Limousine and Sedan Service" Ottawa, ON	Ordered to stop services	$300.00
Corporate Tours Canada Inc. Ancaster, ON	Ordered to stop services	$300.00
County Transportation Services Inc. Smiths Falls, ON	Ordered to stop services	$300.00
Crown Limousine Service Inc. Toronto, ON	Ordered to stop services	$300.00
Crown Royal Limousines Inc. Mississauga, ON	Ordered to stop services	$300.00
Damigo Enterprises Inc. o/a "Mirage Limousine Services" Guelph, ON	Ordered to stop services	$300.00

NAME/ADDRESS	DECISION	COSTS ASSESSED
Ian Patrick De-Gannes o/a "Ambience Limousines" Cambridge, ON	Ordered to stop services	$300.00
Mandeep & Hardeep Singh Deol o/a "Deol Limousine Service" Brampton, ON	Ordered to stop services	$300.00
Desmond Dias o/a "Desmond's Limousine Service" London, ON	Ordered to stop services	$300.00
Dick's Taxi Leamington, ON	Ordered to stop services	$300.00
Edwin Doiron o/a "Edwin's Limousine" Everett, ON	Ordered to stop services	$300.00
Terry Dolan o/a "Royal Limousine Niagara" Welland, ON	Ordered to stop services	$300.00
Stephen J. Doughty o/a "Barrie Toronto Van Pool" Brampton, ON	Ordered to stop services	$750.00 to the Board $900.00 to the Complainant
Fotini Efpatridis o/a "Leave It To Us Weddings" Toronto, ON	Ordered to stop services	$300.00
Elite Limousines Sault Ste. Marie Limited Sault Ste. Marie, ON	Ordered to stop services	$300.00
Enchanted Limousine Services Inc. Mississauga, ON	Ordered to stop services	$300.00

NAME/ADDRESS	DECISION	COSTS ASSESSED
Entertainment Express Limousine and Luxury Coach Inc. Dearborn Heights, Michigan U.S.A.	Ordered to stop services	$300.00
John Henry Feeney o/a "Rode Star Limousine & Tours" Toronto, ON	Ordered to stop services	$300.00
David and Marilyn Ferguson o/a "Brentwood Livery" Waterloo, ON	Ordered to stop services	$300.00
John and Cathy Gibson o/a "Rouge Valley Limousine Service (2001)" Toronto, ON	Ordered to stop services	$300.00
Michael James Giovinazzo o/a "G's Limousine" Kitchener, ON	Ordered to stop services	$300.00
Henrique Goncalves o/a "No Limit Limousine" Toronto, ON	Ordered to stop services	$300.00
Good Day Limousine Service Ltd. Brampton, ON	Ordered to stop services	$300.00
Mark Greenhorne o/a "Pandabear Express Limousine Service" Colborne, ON	Ordered to stop services	$300.00
Xiao Biao Guo NorthYork, ON	Ordered to stop services	$500.00
Farooq Hanjra o/a "Car Pool Daily Service" and "Daily Ride Between Toronto & Montreal Just $45" Toronto, ON	Ordered to stop services	$1,000 to the Board $500 to the Complainant

NAME/ADDRESS	DECISION	COSTS ASSESSED
Richard Henthorn o/a "Rick's Car Service" Toronto, ON	Ordered to stop services	$300.00
Arlene and Brian Horton o/a "A.M.H. Limo" Cambridge, ON	Ordered to stop services	$300.00
Robert Leonard o/a "Grey Highlands Limousine and Transportation Services" Markdale, ON	Ordered to stop services	$300.00
Limoscenes Inc. Ancaster, ON	Ordered to stop services	$300.00
Salvatore Lucchese o/a "Sound Samsation Entertainment" Guelph, ON	Ordered to stop services	$300.00
Majestique Limousine Services Inc. Concord, ON	Ordered to stop services	$300.00
Patrick Malloy o/a "ShamrockLimo Services" Greely, ON	Ordered to stop services	$300.00
Marshall Holdings LLC o/a "Country Club Limousine" Bloomfield Hills, Michigan U.S.A.	Ordered to stop services	$300.00
Marview Limited o/a "Whispers Limousine Service" Newmarket, ON	Ordered to stop services	$300.00
Melvyn McKay o/a "McKay's Taxi" Petawawa, ON	Ordered to stop services	$300.00

NAME/ADDRESS	DECISION	COSTS ASSESSED
Nelson Medeiros o/a "Advantage Limousine" Toronto, ON	Ordered to stop services	$300.00
Men In Black Limousine Services Ltd. Brampton, ON	Ordered to stop services	$300.00
Lucy Menton o/a "Ed's Limousine Service" Mississauga, ON	Ordered to stop services	$300.00
Faiyaz Mohammad o/a "Lim 4 U" Mississauga, ON	Ordered to stop services	$300.00
Michael Neudorf o/a "Luxury Limousine" Niagara Falls, ON	Ordered to stop services	$300.00
Niagara Classic Cars Ltd. Niagara-on-the-Lake, ON	Ordered to stop services	$300.00
Old Colony Student Transportation Wheatley, ON	Ordered to stop services	$300.00
Olympic Limousine Ltd. Toronto, ON	Ordered to stop services	$300.00
Demetrios & Jeffrey Orphanos o/a "Legacy Limousines" Ottawa, ON	Ordered to stop services	$300.00
Paramount Limousine Service Inc. Toronto, ON	Ordered to stop services	$300.00
Platinum Limousine Service Inc. Cambridge, ON	Ordered to stop services	$300.00

NAME/ADDRESS	DECISION	COSTS ASSESSED
Liisa Quinn o/a "Simple Life Limousine" Lakefield, ON	Ordered to stop services	$300.00
Regal Limousine Services Inc. Burlington, ON	Ordered to stop services	$300.00
Rendez-Vous Limo Services Inc. Mississauga, ON	Ordered to stop services	$300.00
Request Limousine Services Inc. Whitby, ON	Ordered to stop services	$300.00
Gaetan Sauve o/a "All VIP Limousine Service" Alexandria, ON	Ordered to stop services	$300.00
Peter Schaj o/a "Nite Lite Limousine Service" Sudbury, ON	Ordered to stop services	$300.00
John Sears o/a "Class Above Limousine" London, ON	Ordered to stop services	$300.00
Senzel Limousine Service Inc. Etobicoke, ON	Ordered to stop services	$300.00
Michael Sharples o/a "Caledon Limousine Service" Brampton, ON	Ordered to stop services	$300.00
Farhad Siassi o/a "Art Limousine Service" Richmond Hill, ON	Ordered to stop services	$300.00
Silver Ride Ltd. Toronto, ON	Ordered to stop services	$500 to the Board $900.00 to the Complainant

NAME/ADDRESS	DECISION	COSTS ASSESSED
Barry Simmons o/a "Ambassador Limousine Service" Peterborough, ON	Ordered to stop services	$300.00
John Sparkes o/a "Sparkes Luxury Limousine Service" St. Catharines, ON	Ordered to stop services	$300.00
Wayne and Jacqueline Stach o/a "A Royal Treatment Limousine" Carleton Place, ON	Ordered to stop services	$300.00
Star's Limousine Corp. Toronto, ON	Ordered to stop services	$300.00
Student Transportation of Canada Inc. Breslau, ON	Ordered to stop services	$2,500.00 to the Board $5,000 to the Complainant
Federation of Students, University of Waterloo Waterloo, ON	Ordered to stop services	No costs assessed
Jean Souliere o/a "Fleetwood Ground Transportation" Vars, ON	Ordered to stop services	$300.00
Southampton Limousine Inc. St. Catharines, ON	Ordered to stop services	$300.00
Superior Limousine Service Inc. Mississauga, ON	Ordered to stop services	$300.00
Kasar Tabasum o/a "Parkview Limousine Services" Mississauga, ON	Ordered to stop services	$300.00

NAME/ADDRESS	DECISION	COSTS ASSESSED
Toronto Towncar Inc. Mississauga, ON	Ordered to stop services	$300.00
Two of a Kind Limousines and Exotic Car Rentals Inc. Woodbridge, ON	Ordered to stop services	$300.00
Ultra Limousine (York) Ltd. o/a "Mr. Stretch Limousine" Sharon, ON	Ordered to stop services	$300.00
Lisa and Peter Karl Weileder o/a "K-W Limousine" Kitchener, ON	Ordered to stop services	$300.00
White Dove Limousine & Coach Inc. Kitchener, ON	Ordered to stop services	$300.00
Helen Williams o/a "Heritage Limousine" Petrolia, ON	Ordered to stop services	$300.00
Worldwide Corporate Limousine Service Inc. Toronto, ON	Ordered to stop services	$300.00
Greg Young o/a "Greg Young Limousine Service" Metcalfe, ON	Ordered to stop services	$300.00

Summaries - Reasons for Decisions

The following summaries of applications for operating licences and applications for sanctions and reviews that were adjudicated by the Board in the 2006 calendar year represent examples of the type of matters handled by the Board. The Board's complete decisions are available and may be requested from its offices, telephone (416) 326-6732.

Public Vehicles Act:	**P.V.A.**
Motor Vehicle Transport Act:	**M.V.T.A.**
Scheduled Service:	**A bus transportation service for which an applicant or licensee files a timetable indicating the times of arrivals and departures.**
Chartered Trip:	**A bus transportation service exclusively for a group of persons going on a trip.**

Applicant: **4260252 Canada Inc.**
o/a "Prestige Limousine Service" and
"Derek's Executive Coach" ("Prestige")
Gloucester, ON

File No: 46226/A

Respondent: Greyhound Canada Transportation Corp. ("Greyhound")

Applications: Intra and extra-provincial applications to transport passengers on chartered trips from Ottawa.

Applicant's Case: Prestige alleged that it offered the public a unique service, i.e. its vehicles were unmarked with no signage on the sides, drivers wore shirts and ties instead of uniforms, offered a door-to-door service and also carried the passengers' luggage. The public demanded a larger vehicle and hence the purchase of a 48-seat passenger bus. Most of the work was inside Ottawa. Any moves beyond Ottawa were undertaken based on the All Call Rule established by the Board. Prestige did admit that it had operated without the proper authority for about three months. This was due to a misunderstanding because it assumed that it had all the necessary licences until it was advised otherwise. Prestige always abided by the law and that is why the applications were filed. Its prices were comparable to other carriers, it employed two drivers and offered a variety of equipment to serve the public need. It has removed the washroom in the new bus and this reduced the vehicle to a Class "B" bus as defined in the Regulations. Four public witnesses testified in support of the applications: a

limousine/wedding planner, two transportation services and the Canadian Medical Protective Association. They would want the services of Prestige extensively because it was accessible, flexible and "A-1". Prestige offered comparable and flexible rates, catered to the embassy business and has a "fully dressed chauffeur" and not just a bus driver in uniform. Greyhound's services were not utilized because of the bus driver uniforms and the logos on the sides of the buses. The witnesses all testified that they wanted an executive style vehicle that Prestige provided.

Respondent's Case:

Greyhound testified that it had sufficient equipment available in the Ottawa area to serve the public need. It stated that last minute demands for service, especially in peak periods, was always a concern for all carriers. Tourism was down by 17% and it had a decrease in charter revenues from the previous year. The introduction of another carrier in the area would have an economic impact on its operations. Based on the projected revenues of Prestige in its first year of operation, Greyhound would be hard-hit and subsequently may have to lay off its employees. Greyhound stated that the public evidence did not support the applications and therefore the applications should be denied.

Decision:

Public need, the ability of the applicant and the economic impact on the respondent if the licences were granted were the factors considered by the Board when making the decision.

The Board concluded that Prestige did not knowingly operate without the proper authorities and that it quickly rectified the situation by filing the proper applications. Prestige offered a more personalized service than that offered by Greyhound.

All the evidence presented by Greyhound pertained to business in Class "A" vehicles. Prestige used a Class "B" coach. Consequently, the Board concluded that Greyhound would continue to enjoy its existing business and would not be economically impacted by Prestige if the licences were granted, as the markets to be served were different.

The applications were granted.

Applicant: **Can-Am Express Inc. ("Can-Am")** **File No: 45942-G**
Thornhill, ON

Respondents:

1. Tourist Coach Line Inc. ("Tourist")
2. Greyhound Canada Transportation Corp. ("Greyhound")
3. Adirondack Trailways Ltd. ("Adirondack")
4. Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")

Application:

An extra-provincial application to transport passengers on a scheduled service between the Regional Municipality of York, the City of Toronto and the City of New York in the United States of America.

Applicant's Case:

The applicant's proposed service would be on Thursdays and Sundays and directed to serve the Orthodox Jewish Community. The service would cater to their needs, i.e. stops for prayers, separate seating for men and women and also provide kosher food.

Nine public witnesses testified in support of the application. Their evidence could be summarized as follows:

- must meet the religious requirements of the passengers;
- separate seating arrangements for men and women should be made available;
- kosher food should be provided;
- the passengers would not travel with bus companies that would not cater to their special needs;
- passengers must have a modest dress code;
- the communities, in the area applied for, were growing both in the U.S.A. and Canada and they travelled back and forth for family reasons;
- the services provided by Tourist was not satisfactory because of the inconvenience of the drop-off points and also not meeting the religious requirement;
- the public would not use the services of Greyhound and Trentway as they did not meet the public needs; and
- Can-Am would respond to the community requirements and therefore they supported the application.

Can-Am stated that:

- more buses would be purchased if the application was successful;
- it would meet all the requirements of the Orthodox Jewish Community, i.e. separate seating, prayer stops and kosher food;
- if successful in getting the licence, the proposed service would have no economic impact on the operations of Trentway and Greyhound as its pick-up points were too far from their terminals;
- the Jewish Community is very large and there is sufficient business for both Can-Am and Tourist to enjoy;
- under cross-examination, Can-Am did admit that it was not cognizant with respect to revenues, ridership, expenses, wages, benefits, repairs, etc.;
- it was also aware that operating licences were not issued to cater to a specific community and that licences were issued to serve the general public at large; and
- Can-Am agreed to be limited to no more than five vehicles if the licence was granted and also limit its areas of service so as to not impact the respondents.

Respondents' Case:

Tourist stated that it provided an identical service to that proposed by Can-Am. It catered to the Jewish Community and met the religious and other requirements of the public. Tourist operated very rarely with full loads and most of the time the buses ran at less than full capacity. If Can-Am were to take away ten passengers a week from Tourist, it

would be operating at zero profit and hence its opposition to the application. Tourist alleged that Can-Am presented no evidence of the viability of the proposed service and it had not established a prima facie case with respect to proving that there was a public need for the service. There was no demand from the public that would ride the bus. All the witnesses that testified did not travel by bus. Tourist was able to meet the needs of the public and any "head to head" competition would be detrimental to its operations.

Trentway stated that the undertaking by Can-Am to restrict its services to a certain small market segment was not enforceable and consequently the application should be dismissed. There was no need expressed from the travelling public and the financial projections of the proposed endeavour were totally inadequate. There were no market projections, passenger volumes, fares, etc. Trentway alleged that the application should be dismissed for two reasons: there was no public need and it would be poor public policy to issue a licence to only a segment of the public rather than to all members of the travelling public.

Greyhound reiterated that to issue a licence only to a certain segment of the public would be illegal and obnoxious. A public vehicle service is open to any race, religion, sex, colour, clothing, etc. and cannot preclude any person from using the service because of these factors. There was no public evidence from the users of the service i.e. how often the services are required, past usage, complaints about the current service, etc. There was no information about anticipated volumes and revenues and the application was consequently deficient and should be dismissed in its entirety.

Decision:

The Board considered the public need, the viability of the proposed service and the economic impact on the respondents when making the decision.

Public Need

In order for the Board to make its decision, it must hear from actual users of the proposed service, i.e. whether the needs are regular, are the users students, seniors, families, commuters, etc. and if the service required is a two-way service or otherwise. The Board heard from witnesses representing the Orthodox Jewish Community but none of them were users of the public inter-city bus service. There was no evidence whatsoever from user witnesses that expressed a need for an ongoing and regular bus service. There is a threshold to meet the statutory test of public need and convenience and in this respect, the applicant simply failed the test.

Viability of Proposed Service/Economic Impact

There was a total lack of evidence with respect to the viability of the proposed service and market sustainability. Consequently, the Board could not determine if the proposed operation would be viable. The Board concluded that, to introduce a new licensee where there was no

public demand and no information as to the viability of the proposed service, was an unjustifiable waste of resources and would inevitably lead to a surplus of transportation capacity. In the Board's opinion, the proposed service was not viable and could not be sustained by the market.

The Board also endorsed a previous Board Decision, i.e. a public vehicle service is for all Canadians and to do otherwise would be a dangerous precedent and contrary to public policy. Canadians have an inherent right to choose the services of any available licensed carrier.

Based on the evidence, the application was denied.

Applicant: **Greyhound Canada Transportation Corp. ("Greyhound")**
Toronto, ON

File No: 46486-RE(1)

Respondent: Stephen J. Doughty ("Doughty")
o/a "Barrie Toronto Van Pool"

Application: Greyhound alleged that Doughty was transporting passengers in a public vehicle without the necessary operating licence from the Board.

Applicant's Case: Greyhound alleged that:

- Doughty was providing a daily service between Barrie and Toronto in a vehicle with a seating capacity of fifteen passengers. Contrary to Doughty's opinion, the vehicle in question did not qualify as a car pool vehicle which is defined in the Regulations as a vehicle with a seating capacity of not more than 12 passengers;
- It was not a car pool vehicle but instead it was a public vehicle. Doughty was therefore operating a public vehicle without the proper authority;
- As the vehicle was driven by several individuals, there was also cause for public safety concerns;
- Doughty's operation lacked the proper insurance, a Commercial Vehicle Operator's Certificate and other municipal and provincial licensing, driver qualifications, etc.; and
- Doughty was advertising on the side of the vehicle, giving an appearance of a public vehicle operation which it did not have.

Greyhound asked the Board to Order that:

1. the operation cease immediately;
2. the advertising on the side of the van, be removed; and
3. award its legal costs.

Respondent's Case: Doughty stated that:

- he was unaware that he required an operating licence to run his service;
- he would remove one seat and reduce the seating capacity of the vehicle to conform to the definition of a car pool vehicle. In doing so, he would be exempt from the requirements of obtaining a public vehicle operating licence;
- he would also remove the advertising from the side of the bus; and
- he pled guilty to operating a public vehicle without the proper authority.

Decision: **Based on the evidence, the Board ordered that the current operation cease immediately. Costs were also awarded.**

Applicant: **Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")** **File No.: 46685-RE(1)**
Peterborough, ON

Respondent: Farooq Hanjra
o/a "Car Pool Daily Service" and
"Daily Ride Between Toronto & Montreal Just $45"

Application: Trentway alleged that Mr. Hanjra was transporting passengers without the necessary operating licence from the Board and consequently, he was operating in contravention of the laws of Ontario.

Applicant's Case: Trentway stated that:

- Mr. Hanjra was providing a service between Toronto and Montreal with some intermediate stops en route;
- Mr. Hanjra did not have the proper licence to provide this service;
- Mr. Hanjra's website revealed the fare structure for the service and the method of payment;
- the service did not qualify as a car pool as defined in the Regulations but instead it was a public vehicle service; and
- as Mr. Hanjra was operating in contravention of the *Public Vehicles Act,* Trentway, requested the Board to issue an Order to cease operations immediately and also award its costs for expenses incurred in making the application.

Respondent's Case: Mr. Hanjra stated that:

- he was in the business to help himself financially and to assist people who could not afford to pay regular bus and train fares;
- he had been advised that he required no licence if he ran a car pool service and he maintained that his operation was a car pool service;
- the public supported his service and he had received many letters of appreciation from them. He felt that the public should be able to choose how they travel and the price they pay for the transportation; and

- he genuinely believed that he was doing no wrong and was operating in compliance with the laws of Ontario.

Decision:

The respondent's defence was that he operated a car pool vehicle as defined in the *Public Vehicles Act* and consequently he was exempt from having to obtain an operating licence. The Board stated that car pool vehicles only authorize the transportation of commuters. The Oxford dictionary defines a commuter as "a person who commutes to work" and commute is defined as "travel by public or private conveyance between one's home and one's place of work". A commuter is further defined as "a person who travels some distance to work, especially from suburbs to the centre of a city by car or public transit".

In the Board's opinion, the passengers travelling by Mr. Hanjra's service are not travelling back and forth to work on a daily or regular basis. Accordingly, in the Board's opinion, Mr. Hanjra's service was not a car pool service. It is a public vehicle service for which Mr. Hanjra is not licensed in Ontario and he is therefore operating in contravention of the *Public Vehicles Act*.

The Board was concerned about the safety of the lives of the people of Ontario who use unlicensed carriers, the quality of the drivers and the lack of insurance coverage. The Board emphasized that the unlicensed carrier was not subject to a higher power, safety audits, annual brake and maintenance inspections. The fees charged are inexpensive. Tragically, should there be an accident, the public would suffer as evidenced in 2000 at Prescott where six passengers were killed travelling in a van operated by an unlicensed carrier.

On the contrary, a passenger travelling with a licensed carrier has the peace of mind that he/she is travelling in a safe, well maintained vehicle operated by a trained professional driver.

There is a regulatory system in place in the Province of Ontario to ensure that vehicles are safe and to thereby ensure the safety of the public. Mr. Hanjra is operating in contravention of that system.

The Board ordered that the service stop with immediate effect and costs were also awarded.

Applicant: **Limo/Van Services Inc. ("Limo/Van")** **File No.: 46810-A**
Aurora, ON

Respondents:

1. Hammond Transportation Ltd. ("Hammond")
2. Floyd Sinton Limited ("Sinton")

Applications:

Intra and extra-provincial applications to provide chartered trips from points in Toronto, Hamilton, York, Peel, Durham, Halton and Niagara Regions and the Counties of Northumberland, Simcoe and Grey in Class "D" vehicles each having a maximum seating capacity of twelve passengers exclusive of the driver.

Applicant's Case:

The applicant was incorporated in 2005 and operated a one-of-a-kind Mercedes Sprinter limousine, the only one in Ontario. It is a unique vehicle with an inside clearance of six feet. This in turn provides easy access to all its clients, particularly for brides. Should the demand for this type of vehicle increase, Limo/Van anticipates acquiring an additional one. Service has been provided to the public in all the areas applied for. Based on the evidence on file, Limo/Van has no intention of expanding into Simcoe County, the respondents' territory, but wants to be legally licensed to provide the service to any calls from that area. Limo/Van summarized that it's a little one-man operation, and it would only have a minute economic impact on the two respondents' operations and the applications should be granted.

Respondents' Case:

The respondents' primary interest in the applications was chartered trips originating in Simcoe County. Hammond has been in business since 1944 and operates out of Simcoe County in all class of vehicles, including limousines, town cars and executive vans. Its charter business subsidizes unprofitable line runs, and another charter carrier in Simcoe County would impact their revenues and services.

Sinton alleged that its limousines are currently the most under-utilized equipment in their fleet with less than 20% utilization at certain times of the year. Sinton alleged that the public support was weak and the applications should be denied.

Decision:

As Simcoe County was the only area contested by the respondents, the balance of the applications was granted. With respect to Simcoe, the Board determined that contrary to the respondents' submissions, Limo/Van did provide evidence of a public need. Limo/Van was offering the public a service in a very unique vehicle that neither of the respondents could provide. The vehicle offers easy access and in the Board's opinion, the public is entitled to the use of this unique type of vehicle.

To gauge the economic impact of an application on existing carriers, the Board stated that it must be provided with financial evidence to support these allegations. To state that it suffered seasonal fluctuations is an industry norm. However, no specific economic impact facts were provided by the respondents. As Limo/Van's home base is in York Region, the Board concluded that its business in Simcoe County would be sporadic at best and would therefore have no economic impact on the respondents.

The applications were granted but limited to two public vehicles in Simcoe County.

Applicant: **Greyhound Canada Transportation Corp. ("Greyhound")**
Toronto, ON

File No.: 46192-RE(1)

Respondent: Silver Ride Ltd. ("Silver Ride")

Application: An application under Sections 10 & 11 of the *Public Vehicles Act* alleging that Silver Ride had discontinued its authorized scheduled service between Toronto and Philadelphia and was consequently operating in contravention of the regulations.

Preliminary: The respondent failed to attend the hearing at the appointed time. When contacted by the Board, the president of Silver Ride stated that he was sick and unable to attend the hearing and was seeking an adjournment. He would also be seeking the services of a lawyer.

Applicant's Case: Greyhound advised the Board that:

- the Hearing Notice clearly stated that the hearing may proceed in the absence of any party;
- since the original complaint, it is now known that 50% of the shares of Silver Ride had been transferred to a new investor without the statutory approval of the Board;
- the hearing should proceed in the absence of the respondent;
- however, should the Board consent to the adjournment, the Board should issue an Order for interim suspension of the licences of Silver Ride until the original complaint and the share transfer application were dealt with by the Board; and
- Greyhound also sought its costs in the proceedings.

Decision: The Board referred to the Hearing Notice which clearly advised all the parties that should they not attend the hearing, the Board may proceed in their absence without any further notice. The Board was disturbed that in spite of the Notice, Silver Ride did not endeavour to contact the Board with respect to their absence at the hearing. The Board was also cognizant that Silver Ride had failed to pay its outstanding costs to the Board, and even more serious, that notification had been received by the Board from an insurance company terminating the insurance policy of Silver Ride. Consequently, the financial future of Silver Ride was a major concern to the Board.

Due to the serious nature of the possible outcome of the hearing, and keeping in mind the interest of natural justice, the Board granted the request for an adjournment.

An Order for adjournment was issued as follows:

1. the public and extra-provincial operating licences of Silver Ride were immediately temporarily suspended;
2. an application for the approval of the transfer of shares was to be filed with the Board immediately; and
3. the matter related to the share transfer approval and the matter that was adjourned was to be dealt with by the Board by June 21, 2006.

In addition, costs were also awarded to Greyhound.

Silver Ride was also advised that if it failed to comply with the conditions of the Order, it could result in the cancellation of its intra

and extra-provincial operating licences.

Subsequent to the issuance of the Order, Silver Ride failed to comply with its conditions and an Order was issued on June 22, 2006 cancelling their operating licences.

Applicant:	**Greyhound Canada Transportation Corp. ("Greyhound") Toronto, ON**	**File No.: 46638-RE(1) File No.: 46549-RE(1)**
Respondents:	1. Federation of Students, University of Waterloo ("Federation") 2. Student Transportation of Canada Inc. ("STC")	
Applications:	Greyhound alleged that: (a) STC was providing an unlicensed transportation service and it was consequently operating in contravention of the *Public Vehicles Act* ("PVA") and Regulations, thereunder. (b) the Federation was arranging transportation with an unlicensed carrier and consequently it was also in contravention of the PVA.	
Preliminary:	STC requested that the matter be adjourned as the matter was very important and the public vehicle industry and the public should be afforded an opportunity to make submissions. The Board denied the request for adjournment. In the Board's opinion, the public had been notified of the hearing as the matter had been published in the Ontario Gazette. The Ontario Motor Coach Association representing the bus industry were also notified of the matter well in advance but it also expressed no interest. The Board could only conclude that the bus industry and the public at large were not interested in participating in the matter. The Federation also alleged that the contention that it was operating an illegal chartered service was false. The Board advised Federation that it was not being charged with operating a bus service but with arranging transportation with an unlicensed carrier. Federation objected about the misunderstanding and only proceeded with the hearing subject to their objection being left on the record of the proceedings.	
Applicant's Case:	Greyhound alleged that: • the passengers travelling on the alleged "chartered trip" left on a Friday but did not return as the same group on the Sunday as required by the Regulations. The groups were different in each direction. There was no bond between the passengers on the trips. The service was similar to a scheduled service and individual passengers could travel when they chose. Recurring charters was not a concern to Greyhound but in order to comply	

with the definition of a chartered trip, the group travelling in either direction must be the same which was not the case;

- the University of Waterloo and not STC was the ticketing agent for Greyhound and they sold tickets on Greyhound's regular scheduled trips. They had tried to have the same relationship with Federation but to no avail; and
- Greyhound's chartered trip fare was only one rate for the entire tour. Greyhound was concerned that chartered trips were crossing the line and becoming a scheduled service.

Greyhound argued that:

- just because the passengers were all members of the Federation did not define them as a group under the legislation;
- the operating authority under which STC was operating was questionable. To accept that STC was operating within the terms of its authority, the Board must find:

    1. it was not a scheduled service; and
    2. the transportation was exclusively for a group of persons.

If this were proven, then the respondents could claim that they were not operating in contravention of the PVA.

Greyhound argued that just because the Federation had not filed a schedule with the Board, it did not make the trip a charter. Greyhound quoted a previous Board decision which stated that an operator could not operate what was essentially a scheduled service under the guise of a charter. The service offered by STC had all the hallmarks of a scheduled service, i.e. no exclusive group, posted schedule, passengers could travel whenever they wanted, individual fares were charged and trips departed and arrived at specific locations at a "pre-ordained time".

Greyhound argued that the service was illegal and the case law filed by the Federation in its defence was not applicable as it dealt with different legislation from the one that exists today.

Greyhound asked the Board to issue an Order requesting STC to stop the service and also order the Federation not to arrange such a service but the Order only be effective at the end of the school year so that fewer students would be impacted.

Greyhound also requested that it be awarded its costs from the respondents.

Respondents' Case:

Federation of Students - University of Waterloo

Several students testified that:

- they travelled regularly over the weekends to their homes in Toronto/Mississauga;
- the service was faster than that of Greyhound;

- the service was also convenient in that they were dropped off closer to their homes compared to the Greyhound service that only dropped off passengers at their terminals;
- most of the students stated that they did not return with the same group that left on Friday; and
- they also travelled with STC because the fare was cheap which accommodated the students' budgets.

The Federation stated that it offered many services to the students..... food bank, women's centre, the Fed Bus etc. The students that use the Fed Bus were mainly from the Greater Toronto Area and the Fed Bus was very popular. Approximately 600-1000 students use the service each weekend and the goal was to break even. Greyhound had met with them and offered to provide services to locations other than the downtown Toronto bus terminal. Based on the ridership sales during the week, buses were then ordered from STC. STC was paid on a per trip basis. Chartered trip reports had only been completed since the visit by the Board's investigator. The Federation contended that there was exclusivity to the group in that they were all going home - they shared the same interest. The Fed Bus was a chartered service. They were not required to file a timetable with the Board as they paid one fare for the use of the bus as per definition of a chartered trip. A decision by County Court Judge D. F. Mossop, dated January 3, 1978 confirmed that the service being provided by the Federation fell within the definition of a "chartered trip".

The Federation asked the Board to dismiss the application and award it costs in the amount of $8,000.00.

Student Transportation of Canada Inc.

It is the fifth largest school bus company in North America with facilities in Kitchener and Peterborough. Based on legal advice, it thought that it was currently authorized to undertake the Fed Bus trips. The Fed Bus account represented approximately 25% of STC's revenue. STC provided the following chronology with respect to its legal right to provide the service:

- July 29, 2005 it entered into a Management Agreement with Ayr Coach Lines ("Ayr") to provide the service pursuant to Ayr's operating licence;
- December 2005 it operated the service using the operating licences of Toshmar Bus Lines Ltd. ("Toshmar"); and
- March 7, 2006 - STC applied and obtained intra and extra-provincial operating licences authorizing them to do the service.

STC argued that:

- The passengers were a group that was exclusively students;
- STC invoiced for one trip and it charged no individual fares;
- Greyhound's allegation that because there was a timetable, it was

a scheduled service was specious in that a hockey team has a published schedule of all their game trips for the year;

- STC refuted the two cases cited by Greyhound as the comparisons to their operation were irrelevant; and
- The Board should dismiss the application and award its costs for expenses incurred.

Decision:

The first matter for the Board to decide was whether STC held a licence to perform the service currently offered to the Federation.

Based on the evidence, the Board was of the opinion that STC has not held and currently does not hold the necessary licence to provide the service. To justify this opinion the Board dealt with the following chronology of events:

1. July 29, 2005 - December 2005

   STC advised the Board that it operated under a Management Agreement with Ayr. However, based on the evidence, that agreement terminated on September 1, 2005 and the next agreement with Toshmar commenced in December 2005. Between September 1, 2005 and December 2005, STC was operating with no authority and it was therefore operating in contravention of the PVA.

2. December 2005 - March 6, 2006

   During this period, STC stated that it operated under an agreement with Toshmar. However, no Management Agreement was filed with the Board. The Board emphasized that STC could not arbitrarily decide to use the operating licence of another carrier if and when it decided to do so as that could be construed as leasing of licences. Moreover, the operating licence of Toshmar did not authorize pick-ups from Waterloo and Hamilton, and consequently even if there was a valid agreement, the service was not authorized.

3. March 6, 2006 to date

   In its defence, STC stated that as a result of the new licence that it had obtained, it was now authorized to perform the service. The licence in question authorizes chartered trips from Toronto, the Counties of Wellington, Brant, Norfolk and Oxford and the Regional Municipalities of Peel, Halton and Waterloo. In the Board's opinion, the chartered trips offered by STC were all one-way trips as the groups were different in each direction and the fee charged was on a per trip basis. This being the case, STC currently does not have charter rights from Hamilton and London as points of origin on their licence and they are therefore operating in contravention of the PVA.

However, the important issue was for the Board to decide if the service offered by STC was a chartered trip or a scheduled service.

In this context, the Board stated the following:

"The current Regulation 982 defines a chartered trip as follows:

"chartered trip" means a trip, not being a scheduled service or a special trip, for which a public vehicle is hired for the transportation exclusively of a group of persons and for which the licensee of the public service:

(a) is paid one fare or charge only for the chartering of the bus, or
(b) is paid a fare for each passenger, which fare includes a charge for accommodation, meals or tickets of admission".

The previous Regulation defined a chartered trip as follows:

"one specific trip for which a public vehicle is engaged, hired or chartered for the transportation exclusively of a group of persons and for which one fare or charge only is collected".

The evidence indicated that:

- the Fed service is one of many services offered to the students by the Federation;
- STC provided buses to the Federation each Friday to transport students from the Davis Centre in Waterloo to various points in the Toronto area, Hamilton and London;
- STC provided buses on Sunday to transport students from various points in the Toronto area, Hamilton and London to the Davis Centre in Waterloo;
- the destination points may change from college term to college term depending on the students' needs;
- the departure and arrival times were posted on the Federation website and elsewhere on campus;
- only students with a valid Federation of Students membership card could purchase tickets;
- one-way fares were sold at the current rate of $9;
- a student could purchase two one-way fares for a round trip; and
- students could return when they chose and did not necessarily travel back to campus on Sunday with the same group of passengers that they departed from Waterloo with on Friday.

The key words, according to the Board are the words trip, exclusively and group.

In the Board's opinion, the passengers on each trip travelling with STC were not going on an exclusive group trip but were travelling for individual reasons. A review of the STC application file shows support letters from the following groups, i.e. Optimists Alumni Drum & Bugle Corps, United Alumni Senior Drum & Bugle Corps, Walmart Social Club, Cedar Creek Community Church and Drumbo Lions International. The Board noted that each of these supporters is a group travelling together for a single purpose whether it be youth

corps, company social events or church rallies. In spite of the fact that the Federation accounted for 25% of STC's "chartered trip" revenues, the Federation did not support the applications. The Board asked why not? The Board surmised that STC had doubts whether the service was a chartered trip!

In the Board's opinion, since there was a publicized schedule of departures and arrivals, single one-way fares were sold and there was no exclusivity to the group, the service had to be a scheduled service. The Board endorsed the Bluebird Decision which stated: "Certainly the failure to file a schedule cannot clothe the operation as being other than a scheduled service". The Board also quoted the Nikolaev Decision which stated: "The long traditionally held concept of a scheduled service and chartered trip must be rigorously maintained and kept separate and distinct". The Board endorsed this statement. The Mossop Decision filed by Federation in its defence could not be considered by the Board simply because it was based on an old Regulation and not on the current revised Regulation.

Finally, the Board concurred with Greyhound that:

- the passengers travelling were not an exclusive group;
- the passengers travel pursuant to a posted schedule of departure and arrival times;
- the passengers were free to take whatever service suits their convenience and were not obliged to return with the same passengers as the outbound trip;
- individual fares were charged; and
- trips were scheduled to depart from specific locations and arrive at specific destinations at pre-ordained times.

In the Board's opinion, all of the above characteristics are those of a scheduled service identical to Greyhound's scheduled service.

Based on the evidence, it was the Board's opinion that the service provided by STC to the Federation was not a chartered trip but a scheduled service. STC was therefore operating in contravention of the PVA.

The Board ordered that:

1. **STC stop the service by July 31, 2006.**

2. **The Federation cease arranging transportation with STC by July 31, 2006.**

Costs were also awarded to the Applicant.

Applicant:	**Student Transportation of Canada Inc. ("STC")** **Breslau, ON**	**File No.: 46549-E**
Respondent:	Greyhound Canada Transportation Corp. ("Greyhound")	
Application:	To provide a scheduled service between: 1. the City of Waterloo and Toronto 2. the City of Waterloo and London 3. the City of Waterloo and Hamilton Restricted to: 1. only those passengers who are members of the University of Waterloo Students Federation ("Federation"); 2. the service be operated on Fridays, Sundays and statutory holidays; 3. the use of Class "D" vehicles only; and 4. chartered trips not be permitted.	
Definitions:	**Fed Bus:** a term used to describe the bus service to the Federation. **Opposite Direction Ticket**: a term used to describe the service used by Federation members travelling in the otherwise empty bus used by the Fed Bus on their earlier schedules.	
Applicant's Case:	In its opening remarks, STC stated that the price of the ticket and the flexibility of the service were the reasons for its success for over 20 years. In the previous years, almost 30,000 tickets had been sold and the opposite direction ticket was important to students who were in the co-op programme. Eleven public witnesses testified in support of the application. In addition, four witnesses representing the Federation appeared and STC was represented by its President. The public evidence could be summarized as follows: • they travelled almost every weekend from Waterloo to the Islington subway station, downtown Toronto, Downsview subway station, McCowan subway station, Square One Shopping Centre in Mississauga and Hamilton and London; • they had no complaints of the Fed Bus service; • the annual price differential between the fares charged by STC and Greyhound was equivalent to the cost of a week's groceries; • the Fed Bus was always reliable and there had never been any service problems; • it was advantageous that the Federation made some money from the Fed Bus operation;	

- it was convenient to take the Fed Bus to the different locations in close proximity to their homes compared to the Greyhound service that only took them to its downtown terminal;
- it did not matter to them if the ride was on a school bus or a more comfortable highway coach as the price was an important factor;
- the Fed Bus service was a guaranteed service and was always on time. The Greyhound service took longer because of the several stops en route;
- they also used the opposite direction service;
- they experienced long waits at the Greyhound terminals; and
- they preferred the Fed Bus service because of the comradery and they wanted to have a choice of carriers.

The witnesses representing the Federation stated that:

- in the past they had used the Fed Bus service and found them to be comfortable;
- the lack of a washroom on the Fed Bus was not an issue because of the short journey involved;
- the Greyhound service took too long and there was no guarantee of a seat;
- the Greyhound rate was too high when compared to that of the Fed Bus, there was no opposite direction service and no dedicated service to London;
- the compensation received by the Federation from STC subsidized activities undertaken by the Federation;
- the Federation offered the students the best bus service possible and at the best price: $19.00, including GST for a round trip to Toronto;
- based on the sale of tickets, the Federation ordered the required buses from STC each week. On a normal weekend, it ordered 12-15 buses from STC. They did not think that Greyhound had the resources to provide the service required. The Thanksgiving weekend in 2005 required 28 buses from STC; and
- they had been approached by Greyhound who alleged that the Fed Bus operation was illegal, i.e. they did not have the legal authority to provide the service. However, based on legal advice that the service was legal, they continued to provide the service.

The President of STC testified that:

- the service was provided in Class "D" school bus vehicles;
- 50% of its business was with school boards and 10% from chartered trips;
- STC provided the Federation with the required buses and subsequently invoiced them for the service;
- STC offered more choice of departure times to the Federation in comparison to Greyhound's service;
- STC provided 10-15 buses in a typical week, although the number could rise up to 28 buses during long weekends;
- the ridership had risen to 30,000 and there was a proven public need;

- price was a material factor to the students and the continuation of the Fed Bus service was critical;
- STC responded to all the needs of the students, i.e. lower costs, choice of departure times, return trips and an efficient use of its school buses;
- Greyhound only became interested in the Fed Bus business when they saw the increased volume in ridership. Greyhound had been aware of the Fed Bus service since 2004 but did not offer a similar service even though they were licensed to do so;
- Greyhound had not proven that there will be an adverse impact on its operation if the licence was granted; and
- the public was entitled to competition unless there was a need to preserve an existing service.

STC asked the Board to grant the application.

Respondent's Case: The manager for Greyhound testified that:

- Greyhound provides 28 scheduled departures daily between Toronto/Kitchener, Toronto/Waterloo and between Kitchener and London. Some trips are daily, others weekdays only and some are weekends only. Between Kitchener/Toronto, there are 25 scheduled trips with the same frequency. From Toronto to Waterloo, there are 5 scheduled trips - 2 daily: one on Monday to Friday, one on Saturday and Sunday and one on Sunday only. From Waterloo to Kitchener, there are 5 scheduled trips: two on Monday and Friday, two on Friday only and one on Friday, Saturday and Sunday;
- it has been operating in the Kitchener/Waterloo area since 1993 when it purchased the Gray Coach operation;
- effective September 5, 2006, Greyhound would be initiating 5 trips departing from the University of Waterloo on Friday afternoon to five separate locations in Mississauga and Toronto and five return trips on Sunday evening. The scheduled times were based upon the information available on the Federation's website. This service would be non-stop and the proposed rates would be $12.80 one-way and $25.90 round trip plus GST;
- the transportation of students was an important business to Greyhound and it spent a significant amount of money on scholarships, sponsorships etc. for students;
- Greyhound only became aware of the large volume of traffic originating from the University of Waterloo in 2004. Attempts to meet with the people involved finally resulted in a meeting with the Federation. They had serious concerns about the legality of the Fed Bus service. They should stop the service and enter into an agency relationship with Greyhound and receive a commission for the tickets sold. The Federation advised Greyhound that it would seek legal advice on the matter. The Federation then continued with their arrangement with STC. The legality of the service was subsequently dealt with by the Board which found it to be illegal and operating in contravention of the PVA;

- Greyhound was willing to meet all the needs of the Federation and provide an "on demand" service;
- Greyhound was willing to discuss with the Federation about the reverse trips but it had not considered this service in their initial proposal because they were not aware of it;
- based on its internal investigations, Greyhound contended that 85% of the passengers would have used Greyhound's service if the Fed Bus did not exist. This was revenue lost to Greyhound and subsequently an economic impact on its operations;
- Greyhound envisioned that the Federation could be its sole agent on campus and would receive a commission on all ticket sales and freight revenue - an estimation of $100,000 annually;
- Greyhound would provide an identical service as the Fed Bus with a slightly higher rate; and
- in Greyhound's opinion, the 20 years of unauthorized service was not proof of a public need and convenience for the service.

Greyhound asked the Board to deny the application.

Decision:

As the application for an operating licence between Waterloo and Hamilton was unopposed, that part of the application was granted. The Board considered the following factors when making its decision with respect to the balance of the application:

1. **Was there a demonstrated public need and convenience for the service?**

   Eleven students testified in support of the application.

   For approximately 30 years, there has been a bus service offered to the students of the University of Waterloo through four bus companies. In the Board's opinion, this was a clear demonstration of a need for the service. It was being offered as a chartered trip service and no questions were raised as to its legality. This service was not deemed to be illegal until the decision of the Board on May 3, 2006. That service was extended to July 31, 2006 at Greyhound's suggestion. Greyhound did not offer to provide the service immediately to fill the void. For all purposes, the Board concluded that a public need and convenience had been established for this service over the years. The difference in the rates for the service in the Board's opinion was significant to the students who face financial constraints. The convenience of the choice of departures and drop-offs was tremendously important to the students.

   In the Board's opinion there was a definite need and convenience for the service.

2. **Was the service offered by the applicant special or unique?**

   For 30 years the applicant offered:

- a service exclusively for the students;
- a direct service;
- a service only on weekends and statutory holidays;
- a guaranteed seat on the purchase of a ticket;
- additional equipment at a moment's notice if sales warranted;
- a low price and only school buses were used; and
- a reverse service was available with the same direct, non-stop service.

Taking all these factors together, the Board concluded that it was a unique service and quite distinct from that offered by a regular scheduled service.

3. **Is the applicant financially able to provide the service?**

In the Board's opinion, STC, as one of the largest school bus operators in North America, is financially able to provide the service.

4. **Could the existing carrier meet the present or future demands of the public?**

Since 1993, Greyhound had the ability to meet the needs of the Federation but they chose not to do so. The Board was concerned about:

- the lack of a guaranteed seat on the bus offered by Greyhound;
- long wait times and delays at Greyhound's bus terminals;
- the ability of Greyhound to provide the large number of buses required by the Federation every weekend; and
- the ability of Greyhound to provide a direct, dedicated, non-stop service between the university campus and Toronto, Hamilton and London.

In the Board's opinion:

- Greyhound was not licensed to provide a service between Waterloo and Hamilton. A second carrier would have to be hired by the Federation to serve this run. Greyhound could indeed offer a similar service similar to the Fed Bus, although the departure times and the frequency were not finalized. Greyhound's service between Waterloo and London and any reverse service would not be dedicated solely to Federation members but be part of its regular scheduled services.

- Greyhound would not be meeting the current demands of the Fed Bus operation. Greyhound's attempts to meet the needs of the Federation through a combination of services did not satisfy the public convenience but instead created an inconvenience both for the Federation and the students.

5. **What effect, if any, would the issuance of a licence have on an existing carrier and will it impair the existing service being provided to the public?**

The Board usually looks for a negative economic impact on an existing carrier should a licence be granted. Greyhound only provided the Board with a future economic impact if students chose not to ride on its service. They did not provide the Board with any evidence related to a loss of existing revenues. In the Board's opinion, Greyhound has had the authority to provide a service comparable to the Fed Bus but chose not to do so. It was only recently that Greyhound released a proposed schedule for a similar service to commence in September 2006. Consequently, the Board stated that it could not accept that there would be an economic impact on Greyhound other than the one that has always existed.

In the Board's opinion, there would be no economic impact on Greyhound and no existing service would be impaired.

The Board concluded that:

- there was a demonstrated public need and convenience for the service;
- the service required by the Federation was unique;
- STC had the financial ability to provide the service;
- Greyhound did not propose a service that would mirror the current needs of the Federation; and
- based on the evidence, the Board determined that there would be no economic impact on Greyhound.

The application was granted.

Applicant: **Karon L. Wood** **File No.: 46772**
o/a "Withano Coaches" ("Withano")
Clarksburg, ON

Respondents:
1. Floyd Sinton Limited ("Sinton")
2. Hammond Transportation Ltd. ("Hammond")

Application: Chartered trips from the Counties of Grey and Simcoe in Class "D" public vehicles.

Subsequently, the application was amended to exclude the Townships of Rama, Severn, Oro-Medonte and the City of Orillia and as a result Hammond withdrew its opposition to the application.

Applicant's Case: Sixteen public witnesses testified in support of the application.

Their evidence can be summarized as follows:

- they required the services of Withano to go on shopping trips *in a* small vehicle, as this type of service was not available to local communities. School buses were not comfortable, especially to seniors;
- they preferred not to drive. Groups were not large enough to travel in a coach. They often car pooled to go on trips;
- Withano's service would be required to transport passengers from the neighbouring areas to a local pub in Thornbury for attending a local whisky tasting. The pub would pay for the transportation and would eliminate the need to use their cars;
- Withano would be used to transport groups on local day trips, excursions and general local transportation from the Town of the Blue Mountains as there was no local tour bus service;
- they contact Withano to suggest proposed trips and Withano on its own promoted and organized the trips. If Withano was not licensed, many of the trips would not materialize;
- they found the services of Withano to be outgoing, friendly and provided a good tour guide service;
- they were also supportive of a local carrier;
- there was a lack of tour operators to look after the needs of the tourists and timeshare visitors; and
- It was possible to break even with a smaller bus. Sinton was not flexible with its pricing and their rates would be 20% higher than the competition.

Withano stated that it wanted the public that visited the local area to go on tours that Withano organizes. Its rates were lower than the competition and its tours were more economically attractive to area residents and visitors. It had done some work on its interim licence but did not pursue the business aggressively pending the outcome of it obtaining a permanent licence. Withano was making a profit on its operations. It was optimistic and confident about its future and asked the Board to grant the application.

Respondents' Case:

Sinton had 203 vehicles based in Collingwood, Barrie and three satellite locations. It had 2 vehicles similar to that of Withano. It felt that the market was covered adequately and there was no demonstrated public need for the service and it disagreed with Withano's financial projections. Sinton suggested that Withano would lose money if a licence were granted. Sinton serviced the Collingwood area and advertised its service in the yellow pages, a website, radio, print and newspapers. It has had a revenue drop in the last fiscal year. Sinton felt that there was no demand for a 24-seat bus in the area as it had two 24-seat buses to serve the public need.

In summary, Sinton contended that the public evidence demonstrated no need for the service, the success of Withano's proposed operation was not economically feasible and if the application was granted, Sinton would be economically impacted as a result.

Decision

The following factors were taken into consideration by the Board in making its decision:

1. public need or public support for the application;
2. adequacy of the existing service;
3. ability of the applicant to perform the proposed service;
4. uniqueness of the proposed service; and
5. the effect, if any, on the existing carriers.

1. Public need or public support for the application.

The public evidence in support of the application was composed of those who would actually book or use a bus for their own use and others who expressed a need for the service in the community though they may not be regular users of the bus. The geographical area covered by the application was very dependent on the tourist business that in turn would need the services of Withano to tour the local area. The population of Blue Mountains is only 14-15,000 but on weekends it rose to 50,000. The type of bus service offered by Withano catered to their convenience and needs. In the Board's opinion, there was a need and demand for Withano's service that was not being served by the existing licensed carriers. This need for service was a new demand with potential for growth. The support for Grey County was convincing and support for Simcoe was limited to the Town of Collingwood.

2. Adequacy of existing service.

Withano is serving a public need that was not targeted by the licensed carriers. They are licensed to do the service but are not pursuing the business.

3. Ability of Withano to perform the service.

Withano had undertaken the service pursuant to its temporary licence. It may not have met its projected revenues, but in the Board's opinion, it was due to being cautious pending the issuance of a permanent licence. It had researched its proposed service and had the ability and resources to provide the service applied for. It had no debt and appeared to have control of its finances. The Board cautioned Withano to expand gradually as the public need for service increases.

4. Uniqueness of the proposed service.

Withano's service is a small "boutique style" operation catering to small specialized users. This type of service is currently unavailable and is unique in the area.

5. The effect, if any, on the existing carriers.

The Board was not provided with statistics substantiating any

drop of revenue in the geographical area covered under this application. Instead, Sinton provided the Board with a total corporate loss summary for the 24-seat buses in its entire operation which was of no assistance to the Board. The Board was also not provided with revenue or impact statements for the four-month period since Withano received its temporary licence.

The Board concluded that:

1. there was a public need and support for the application;
2. the existing service was not adequate;
3. the applicant had the ability to perform the proposed service;
4. there was a uniqueness to the proposed service; and
5. the Board could not, based upon the evidence presented, determine that there would be an economic impact on Sinton.

The application was granted in its entirety with respect to Grey County and only from the Town of Collingwood in Simcoe County.

Commission des transports routiers de l'Ontario

RAPPORT ANNUEL 2006

Table des matières

La Commission 4

Message du président 5

Organigramme 7

Information financière pour l'année 2006 8

Demandes reçues 9

Demandes de permis spéciaux traitées 10

Demandes de permis reçues par région 11

Résumés des demandes présentées en vertu des articles 2, 10 et 11 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun*..... 12

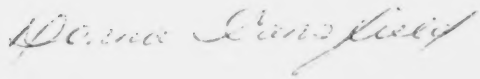
Résumés de décisions rendues 22

À: L'honorable James K. Bartleman
Lieutenant-gouverneur de la Province de l'Ontario

PLAÎT-IL À VOTRE HONNEUR:

Le soussigné a le plaisir de présenter le rapport annuel de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année se terminant le 31 décembre 2006.

Respectueusement,

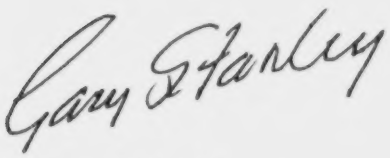


Donna H. Cansfield
Ministre

À: L'honorable Donna H. Cansfield, ministre des transports

Conformément à l'article 33 de la *Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario*, L.R.O. 1990, c. O.19, j'ai l'honneur de vous présenter le rapport des activités de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année se terminant le 31 décembre 2005.

Respectueusement,



Gary R. Stanley
Président

La Commission

La Commission a été constituée en vertu et en conformité avec les dispositions de la *Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario*, L.R.O. 1990, c. O.19. Elle assume les fonctions d'un tribunal administratif quasi-judiciaire. En vertu de la *Loi sur les véhicules de transport en commun*, L.R.O. 1990, c. P.54 et de la *Loi de 1987 sur les transports routiers*, L.R. (1985), c. 29 (3e suppl.), la Commission contrôle l'entrée et maintient le développement ordonné de l'industrie du transport rémunéré de passagers sur le territoire de l'Ontario.

Membres de la Commission (au 31 décembre 2006)

Gary R. Stanley, Président, Toronto

Gilles Morin, Commissaire, Ottawa

Message du Président

La Commission des transports de l'Ontario (Commission) administre la *Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario*, la *Loi sur les véhicules de transport en commun* et la *Loi sur les transports routiers (Canada)*. La Commission contrôle l'entrée et maintient le développement ordonné de l'industrie du transport rémunéré de passagers sur le territoire de l'Ontario ainsi qu'en provenance et en direction de d'autres juridictions.

La Commission relève de la juridiction du ministre des transports et les intervenants sont les exploitants de véhicules de transport en commun.

La Commission reçoit principalement deux types de demandes: des demandes pour de nouveaux permis et pour des privilèges additionnels et des requêtes en vertu des articles 10 et 11 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun*. Les requêtes en vertu de l'article 10 visent la suspension et l'annulation de permis existants et l'article 11 visent les exploitations illégales.

Suite à l'examen des documents déposés par le demandeur, la Commission peut décider si une audience écrite satisfera les principes de la justice naturelle et qu'une audience publique n'est pas nécessaire afin de décider de la demande. Ce processus diminue de manière significative les coûts pour les parties, le temps à consacrer aux dossiers et les décisions sont rendues rapidement.

Dans les cas de demandes où la Commission décide que la justice naturelle ne sera pas servi par la tenue d'une audience écrite, une audience publique sera tenue afin de décider du dossier. Ces audiences sont tenues à travers la province et à la convenance des parties. La Commission a commencé à tenir des audiences le soir afin d'accommoder les demandeurs et leurs supporteurs. Plusieurs de ces audiences sont tenues sans l'assistance d'avocats ce qui a pour effet de réduire les coûts pour les participants.

Les demandes sont traitées rapidement et les audiences de la Commission sont tenues aussi rapidement que possible lorsque les parties sont disponibles.

La Commission tente de rendre ses décisions dans les deux semaines de l'audience qu'elle soit écrite ou publique. Je suis fier de rapporter que durant l'année 2006 cet objectif a été atteint.

La Commission continue de recevoir de la part de l'industrie des plaintes en vertu des articles 10 et 11 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* contre des exploitants de limousine. Ces plaintes allèguent que plusieurs de ces entreprises de transport par limousine, particulièrement celles exploitant des limousines allongées, ne détiennent pas les permis requis. Suite à ces plaintes le nombre de demandes de permis a augmenté.

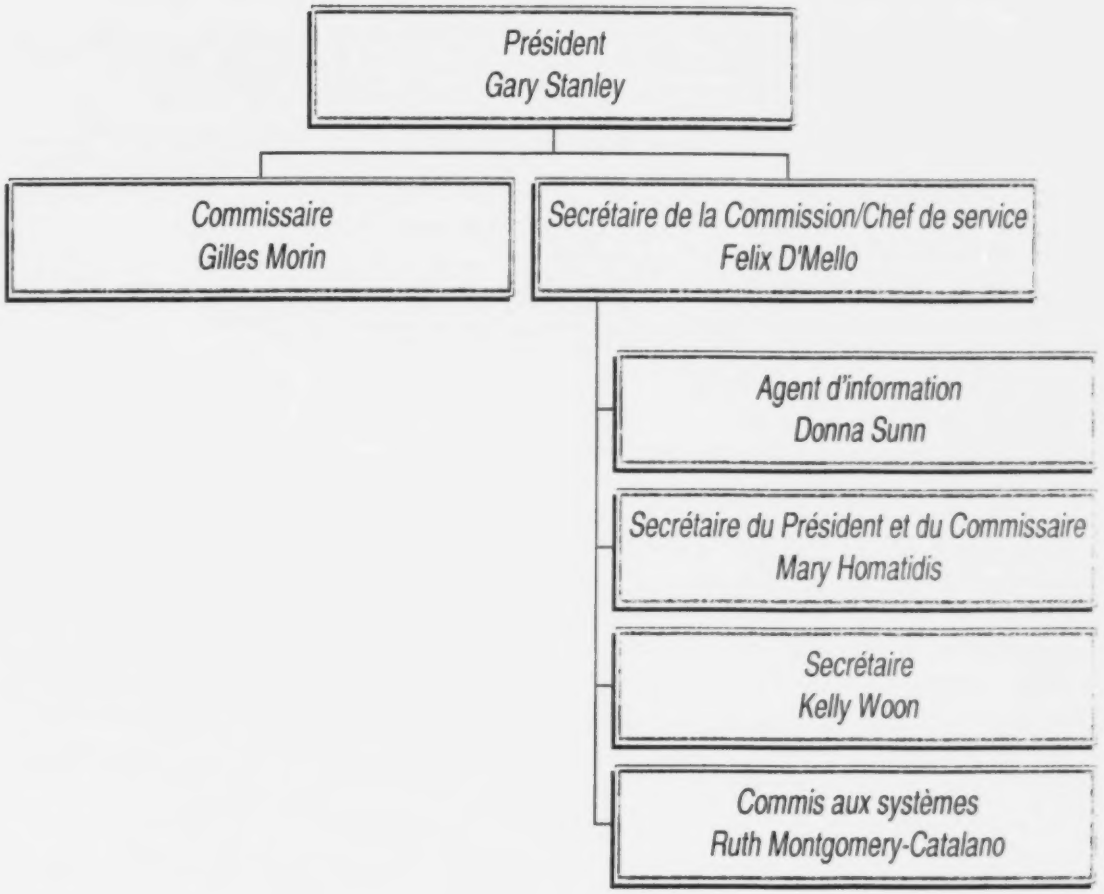
Le processus de demande de la Commission vise à s'autofinancer et notre priorité majeure est de donner un service efficace au public et à l'industrie. La Commission continue à servir le public avec un personnel administratif à temps partiel et récupère les coûts des audiences des participants.

Je m'attends à ce que le nombre et le type d'audiences continue. La Commission va continuer ses efforts afin de s'assurer que les exploitants de véhicules de transport en commun de l'Ontario continuent d'exploiter leurs entreprises légalement et de fournir un système de transport qui bénéficiera au public.

Gary R. Stanley
Président

Organigramme

(au 31 décembre 2006)



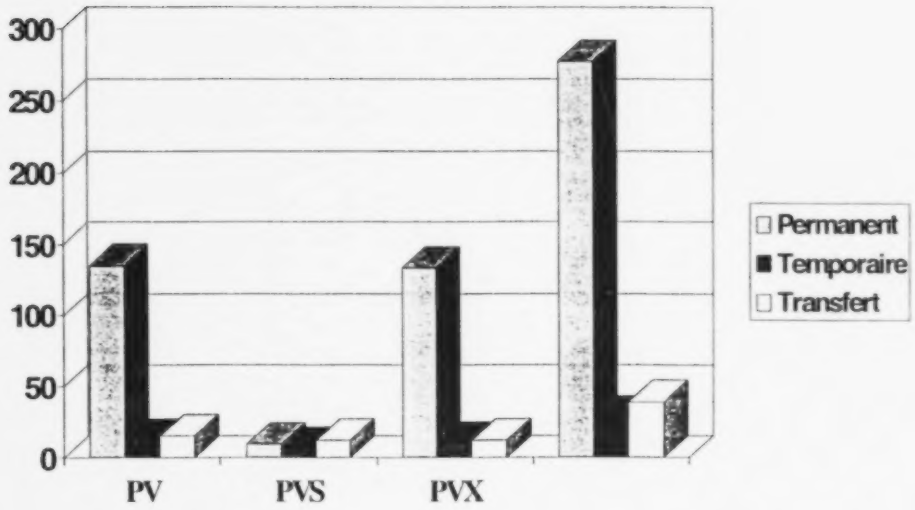
INFORMATION FINANCIÈRE

Revenus/Recouvrements	**2006**	**2005**
Frais de dépôt/demandes	118,816$	105,840$
Frais d'audiences imposés	38,872	22,639
Demandes de permis spéciaux	3,373	5,770
Échange américain	833	2,816
Total	**159,894$**	**137,065$**

Dépenses		
Salaires et avantages sociaux	332,425$	318,430$
Voyages et communications	29,942	25,782
Équipement et fournitures	67,320	72,542
Total	**429,687**	**416,754**

Coût net d'exploitation de la Commission	**269,793$**	**279,689$**

Demandes reçues

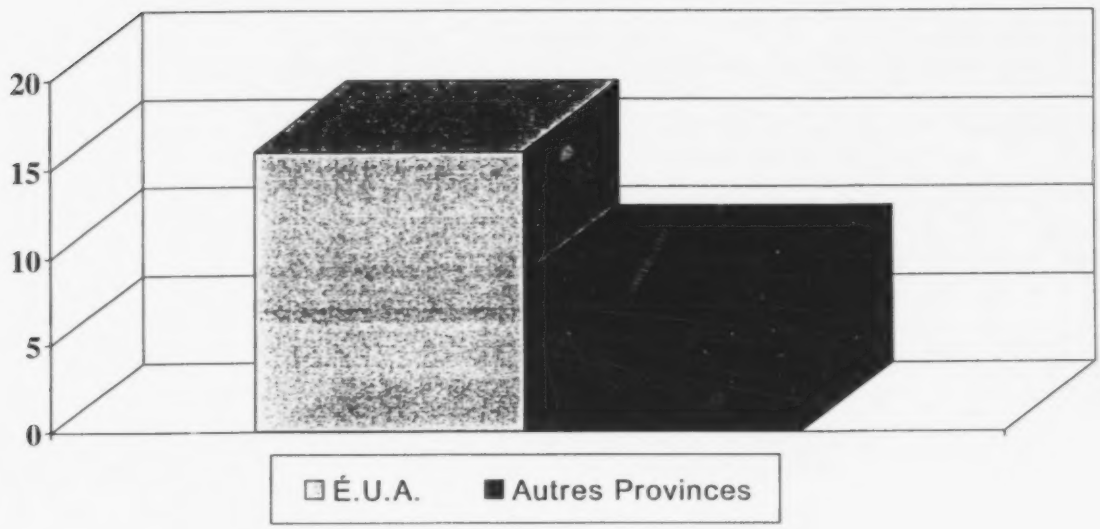


Type/Catégorie	PV	PVS	PVX	TOTAL
Permanent	135	9	133	277
Temporaire	12	6	10	28
Transfert	15	12	12	39
TOTAL	162	27	155	344

Legende:

PV	Demandes de permis de transport (entreprise intra-provinciale)
PVS	Demandes de permis de transport (scolaire seulement) (entreprise intra-provinciale)
PVX	Demandes de permis en vertu de la Partie I de la Loi sur les transports routiers (entreprise extra-provinciale)

Demandes de permis spéciaux



JURIDICTION D'ORIGINE DU DEMANDEUR

É.U.A.	16
Autres Provinces	9
TOTAL	**25**

Demandes reçues par région

À l'extérieur de l'Ontario	**36**
Manitoba	1
Nouveau Brunswick	2
Québec	14
Nouvelle Écosse	1
États-Unis	18

Frontières régionals de l'Ontario

Région du centre	**160**
Barrie	1
Durham	10
Halton	7
Hamilton	6
Niagara	11
Peel	42
Toronto	41
York	40

Région du nord	**4**
Cochrane	3
Sudbury	1

Région du nord-ouest	**5**
Algoma	2
Thunder Bay	3

Région de l'est	**52**
Frontenac	3
Haliburton	1
Hastings	3
Lennox & Addington	1
Northumberland	1
Ottawa-Carleton	28
Peterborough	6
Renfrew	4
Stormont, Dundas & Glengarry	5

Région du sud-ouest	**87**
Brant	16
Bruce	10
Chatham-Kent	6
Essex	3
Grey	2
Huron	2
Lambton	2
Lanark	5
Middlesex	3
Oxford	2
Simcoe	4
Waterloo	27
Wellington	7

Résumés - Demandes en vertu des articles 2, 10 et 11 de la Loi sur les véhicules de transport en commun

Vous trouverez ci-après un résumé de demandes déposées en vertu des articles 10 et 11 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* par des personnes intéressées (i.e. une personne qui a un intérêt économique dans le résultat d'un dossier). Ces demandes sont des plaintes déposées par des personnes intéressées alléguant des violations de la loi par des détenteurs de permis ou par des personnes qui organisent des services de transport par autobus et qui n'utilisent pas les services de détenteurs de permis. Suite à une audience écrite ou publique, la Commission peut imposer des sanctions i.e. annuler, suspendre, imposer des conditions aux permis et/ou ordonner que l'exploitation causant la contravention cesse.

NOM/ADRESSE	DÉCISION	FRAIS IMPOSÉS
1017190 Ontario Inc. o/a "Boulevard Limousine" Cambridge, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
1050241 Ontario Inc. o/a "Bell CT Limousine" Brantford, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
1103030 Ontario Limited o/a "Allstar Limousine Service" London, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
1374525 Ontario Inc. o/a "Ottawa Limousine Service" and "Elite Limousine" Ottawa, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
1425052 Ontario Limited o/a "Hollywood Limousine & Casino Packages" Sault Ste. Marie, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
2027377 Ontario Inc. o/a "Crystal Limousine Service" Windsor, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
4015541 Canada Inc. o/a "Maestro Limousine" Gatineau, QC	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
6073115 Canada Inc. o/a "Ascendia Limousine Service" Hamilton, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$

NOM/ADRESSE	DÉCISION	FRAIS IMPOSÉS
968402 Ontario Ltd. o/a "Central Taxi" St. Catharines, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
AAA Sedan Limousine Service Limited 1384 Main Street East Hamilton, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Thomas Ackford o/a "Red Line Limousine Service" Cambridge, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Alagash Investments Limited o/a "Estate Limousine Services" Sault Ste. Marie, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Salih Kamil Majeed Al-Shimmary Ruthven, Town of Kingsville, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Amigo Limo Inc. Pickering, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Donald Basso o/a "Basso Limousine" Peterborough, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Bay Limousine Services Inc. et/ou Bay Transportation Services Inc. Hamilton, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Bay Street Executive Limousine Services Inc. Toronto, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Marc Belisle o/a "Lac Leamy Limousines" Gatineau, QC	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
J.P. Bentley Enterprises Inc. Georgetown, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Michael Biniaminov o/a "5 Star Limo" Thornhill, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$

NOM/ADRESSE	DÉCISION	FRAIS IMPOSÉS
Hermand D. Boehmer o/a "Hermi's Limousine Service" Cambridge, ON		300$
James Bonham o/a "Elite Limousine Service" Brussels, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Bramalea Superb Limousine Livery Service Inc. Brampton, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Brampton Limousines Inc. Brampton, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Mr. Tommy Browne o/a "L & B Limousine" Hamilton, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Business Class Limousine Service Inc. Toronto, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
James Byers o/a "Byers Limousine Service" Iroquois, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Cabousine Ltd. o/a "Airline Limousine" Ottawa, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Capital Limousine Services Inc. Gloucester, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Champagne Limousine North York, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Charles E. Ciraolo o/a "CEC Limousine Service" Waterdown, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Robert & Graham Clarke o/a "Toronto Funeral Coach" Toronto, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$

NOM/ADRESSE	DÉCISION	FRAIS IMPOSÉS
Clements Limousine Service Ltd. Mississauga, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Derek Clermont o/a "Executive Limousine and Sedan Service" Ottawa, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Corporate Tours Canada Inc. Ancaster, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
County Transportation Services Inc. Smiths Falls, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Crown Limousine Service Inc. Toronto, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Crown Royal Limousines Inc. Mississauga, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
D & K Capital Investments Limited o/a "Autolounge Promotions" Toronto, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
James Da Fonseca o/a "A Daizy Limousine Services" London, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Damigo Enterprises Inc. o/a "Mirage Limousine Services" Guelph, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Ian Patrick De-Gannes o/a "Ambience Limousines" Cambridge, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Mandeep & Hardeep Singh Deol o/a "Deol Limousine Service" Brampton, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Desmond Dias o/a "Desmond's Limousine Service" London, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$

NOM/ADRESSE	DÉCISION	FRAIS IMPOSÉS
Dick's Taxi Leamington, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Edwin Doiron o/a "Edwin's Limousine" Everett, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Terry Dolan o/a "Royal Limousine Niagara" Welland, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Stephen J. Doughty o/a "Barrie Toronto Van Pool" Brampton, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	750$ à la Commission et 900$ au requérant
Fotini Efpatridis o/a "Leave It To Us Weddings" Toronto, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Elite Limousines Sault Ste. Marie Limited Sault Ste. Marie, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Enchanted Limousine Services Inc. Mississauga, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Entertainment Express Limousine and Luxury Coach Inc. Dearborn Heights, Michigan U.S.A.	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
John Henry Feeney o/a "Rode Star Limousine & Tours" Toronto, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
David and Marilyn Ferguson o/a "Brentwood Livery" Waterloo, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
John and Cathy Gibson o/a "Rouge Valley Limousine Service (2001)" Toronto, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Michael James Giovinazzo o/a "G's Limousine" Kitchener, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$

NOM/ADRESSE	DÉCISION	FRAIS IMPOSÉS
Henrique Goncalves o/a "No Limit Limousine" Toronto, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Good Day Limousine Service Ltd. Brampton, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Mark Greenhorne o/a "Pandabear Express Limousine Service" Colborne, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Xiao Biao Guo NorthYork, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Farooq Hanjra o/a "Car Pool Daily Service" and "Daily Ride Between Toronto & Montreal Just $45" Toronto, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	1,000$ á la Commission et 500$ au requérant
Richard Henthorn o/a "Rick's Car Service" Toronto, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Arlene and Brian Horton o/a "A.M.H. Limo" Cambridge, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Robert Leonard o/a "Grey Highlands Limousine and Transportation Services" Markdale, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Limoscenes Inc. Ancaster, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Salvatore Lucchese o/a "Sound Samsation Entertainment" Guelph, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Majestique Limousine Services Inc. Concord, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Patrick Malloy o/a "ShamrockLimo Services" Greely, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$

NOM/ADRESSE	DÉCISION	FRAIS IMPOSÉS
Marshall Holdings LLC o/a "Country Club Limousine" Bloomfield Hills, Michigan U.S.A.	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Marview Limited o/a "Whispers Limousine Service" Newmarket, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Melvyn McKay o/a "McKay's Taxi" Petawawa, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Nelson Medeiros o/a "Advantage Limousine" Toronto, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Men In Black Limousine Services Ltd. Brampton, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Lucy Menton o/a "Ed's Limousine Service" Mississauga, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Faiyaz Mohammad o/a "Lim 4 U" Mississauga, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Michael Neudorf o/a "Luxury Limousine" Niagara Falls, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Niagara Classic Cars Ltd. Niagara-on-the-Lake, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Old Colony Student Transportation Wheatley, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Olympic Limousine Ltd. Toronto, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Demetrios & Jeffrey Orphanos o/a "Legacy Limousines" Ottawa, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$

NOM/ADRESSE	DÉCISION	FRAIS IMPOSÉS
Paramount Limousine Service Inc. Toronto, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Platinum Limousine Service Inc. Cambridge, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Prestige Limousine Inc. Toronto, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Liisa Quinn o/a "Simple Life Limousine" Lakefield, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Regal Limousine Services Inc. Burlington, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Rendez-Vous Limo Services Inc. Mississauga, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Request Limousine Services Inc. Whitby, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Gaetan Sauve o/a "All VIP Limousine Service" Alexandria, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Peter Schaj o/a "Nite Lite Limousine Service" Sudbury, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
John Sears o/a "Class Above Limousine" London, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Senzel Limousine Service Inc. Etobicoke, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Michael Sharples o/a "Caledon Limousine Service" Brampton, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$

NOM/ADRESSE	DÉCISION	FRAIS IMPOSÉS
Farhad Siassi o/a "Art Limousine Service" Richmond Hill, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Silver Ride Ltd. Toronto, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	500$ à la Commission et 900$ au requérant
Barry Simmons o/a "Ambassador Limousine Service" Peterborough, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
John Sparkes o/a "Sparkes Luxury Limousine Service" St. Catharines, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Wayne and Jacqueline Stach o/a "A Royal Treatment Limousine" Carleton Place, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Star's Limousine Corp. Toronto, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Student Transportation of Canada Inc. Breslau, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	2,500$ à la Commission et 5,000$ au requérant
Federation of Students, University of Waterloo Waterloo, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	Aucun frais
Jean Souliere o/a "Fleetwood Ground Transportation" Vars, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Southampton Limousine Inc. St. Catharines, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Superior Limousine Service Inc. Mississauga, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Kasar Tabasum o/a "Parkview Limousine Services" Mississauga, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$

NOM/ADRESSE	DÉCISION	FRAIS IMPOSÉS
Thomas M. Toomey o/a "TIP Limousine Service" Carp, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Toronto Towncar Inc. Mississauga, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Two of a Kind Limousines and Exotic Car Rentals Inc. Woodbridge, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Ultra Limousine (York) Ltd. o/a "Mr. Stretch Limousine" Sharon, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Lisa and Peter Karl Weileder o/a "K-W Limousine" Kitchener, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
White Dove Limousine & Coach Inc. Kitchener, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Helen Williams o/a "Heritage Limousine" Petrolia, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Worldwide Corporate Limousine Service Inc. Toronto, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Greg Young o/a "Greg Young Limousine Service" Metcalfe, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$

Résumés de décisions rendues

Vous trouverez ci-après un résumé de décisions qui ont été rendues par la Commission pendant l'année 2006 relativement à des demandes de permis de transport, des demandes de sanctions contre des transporteurs et révisions et représentent un échantillonnage des dossiers dont la Commission a eu à décider. Les décisions complètes de la Commission sont disponibles et peuvent être obtenues en contactant ses bureaux au (416) 326-6732.

Loi sur les véhicules de transport en commun:	**LVTC**
Loi sur les transports routiers :	**LTR**
Service sur horaire:	**Un service de transport par autobus en vertu duquel une demande ou un détenteur de permis a déposé un horaire indiquant les heures d'arrivée et de départ du service.**
Service nolisé:	**Un service de transport par autobus sans horaire fixe qui est exclusivement pour le bénéfice d'un groupe de personnes.**

Demanderesse:	**4260252 Canada Inc.** **Dossier: 46226/A** **o/a « Prestige Limousine Service » and** **« Derek's Executive Coach »(« Prestige »)** **Gloucester, ON**
Opposante:	Greyhound Canada Transportation Corp. (« Greyhound »)
Demandes:	Demandes de permis de transport nolisé intra et extra-provincial à partir d'Ottawa.
Preuve de la demanderesse:	Prestige a allégué que le service qu'il offre au public est unique i.e. qu'il n'y a aucun signe sur les portes de ses véhicules, que les conducteurs portent des chemises et des cravates au lieu d'uniformes, que le service offert est porte-à-porte et qu'ils transportent les bagages des passagers. Le public demande un véhicule ayant une plus capacité et c'est pourquoi Prestige a acheté un autobus d'une capacité de 48 passagers. La plus grande partie de service fourni est situé à l'intérieur d'Ottawa. Tous les mouvements à l'extérieur d'Ottawa sont faits en vertu de la règle appel à tous établie par la Commission. Prestige a admis qu'il a opéré sans le permis requis pendant environ trois mois. Cela s'explique par le fait que Prestige croyait avoir tous les permis requis jusqu'au moment où la demanderesse a été avisée du contraire. Prestige s'est toujours conformé à la loi et c'est pourquoi elle a déposé les demandes de permis. Ses prix se comparent à ceux des

autres transporteurs, Prestige emploie deux conducteurs et offre une variété d'équipements afin de servir le public. Les toilettes de l'autobus ont été enlevées ce qui en fait un véhicule de catégorie « B » tel que défini par la réglementation. Quatre témoins du public ont supporté les demandes : un répartiteur/planificateur de limousines et de mariages, deux services de transport et la Canadian Medical Protective Association. Ils désirent utiliser plus les services de Prestige parce que la compagnie est accessible, flexible et « A-1 ». Prestige offre des prix comparables et flexibles, dessert les ambassades et les chauffeurs portent des complets. Les conducteurs ne sont pas seulement des conducteurs d'autobus en uniforme. Le service de Greyhound n'est pas utilisé à cause des uniformes et des logos sur les côtés des autobus. Les témoins ont tous témoigné qu'ils veulent un véhicule de type exécutif tel que le véhicule offert par Prestige.

Preuve de l'opposante:

Greyhound a témoigné qu'elle a suffisamment d'équipement afin de répondre aux besoins et à la demande du public de la région d'Ottawa. Greyhound a indiqué que les demandes de service de dernière minute sont une préoccupation constante pour tous les transporteurs. Le tourisme a diminué de 17% l'an dernier et Greyhound a dû faire face à une diminution de revenus des voyages nolisés vis-à-vis l'an passé. En se basant sur les revenus projetés de Prestige, Greyhound sera durement touché et devra peut-être mettre à pied ses employés. Greyhound a indiqué que la preuve du public ne supporte pas les demandes et que conséquemment les demandes doivent être rejetées.

Décision:

Dans sa prise de décision, la Commission a tenu compte des facteurs suivants : les besoins du public, la capacité du demandeur et l'impact économique sur l'opposante si les demandes étaient accordées.

La Commission conclut que Prestige n'a pas sciemment opéré sans les permis requis et que la situation a été rapidement rectifiée par le dépôt des demandes. Prestige offre un service plus personnalisé que celui de Greyhound.

La preuve présentée par Greyhound est reliée au service par des véhicules de catégorie « A ». Prestige utilise un autobus de catégorie « B ». Conséquemment, la Commission en vient à la conclusion que Greyhound continuera d'avoir sa clientèle habituelle et qu'il n'y aura pas d'impact économique sur ses opérations si les permis sont accordés et cela du fait que les marchés desservis ne sont pas les mêmes.

Les demandes sont accordées.

Demanderesse: **Can-Am Express Inc. « Can-Am »** **Dossiers: 45942-G**
Thornhill, ON

Opposantes:

1. Tourist Coach Lines Inc. (« Tourist »)
2. Greyhound Canada Transportation Corp. (« Greyhound »)
3. Adirondack Trailways Ltd. (« Adirondack »)
4. Trentway-Wagar Inc. (« Trentway »)

Demande:

Demande de permis de transport extra-provincial sur horaire entre la municipalité régionale de York, la ville de Toronto et la ville de New York aux États-Unis.

Preuve de la demanderesse:

La demanderesse propose de fournir le service les jeudis et les dimanches et visera la communauté juive orthodoxe. Le service vise à rencontrer leurs besoins spécifiques i.e. des arrêts pour les prières, les femmes et les hommes seront séparés et la nourriture cachère sera fournie.

Neuf témoins du public sont venus témoigner au support de la demande. Leurs témoignages peuvent se résumer de la manière suivante:

- Le service doit rencontrer les exigences religieuses des passagers;
- Les hommes et les femmes doivent être séparés;
- De la nourriture cachère doit être disponible;
- Les passagers n'utiliseront pas les autres compagnies d'autobus si leurs besoins spécifiques ne sont pas rencontrés;
- Les passagers doivent être vêtus de manière sobre;
- Les communautés, situées dans le secteur couvert par la demande, croissent tant au Canada et qu'aux États-Unis et les passagers voyagent dans les deux directions;
- Le service offert par Tourist n'est pas satisfaisant à cause des endroits de débarquement et du fait que le service ne rencontre pas les exigences religieuses;
- Le public n'utilise les services de Greyhound et de Trentway parce que ces compagnies ne rencontrent leurs besoins;
- Can-Am répondra aux exigences de la communauté et c'est pourquoi ils supportent la demande.

Can-Am a déclaré que:

- Des autobus additionnels seront achetés si la demande est accordée;
- la compagnie rencontrera toutes les exigences de la communauté juive orthodoxe i.e. les hommes seront séparés des femmes, il y aura des arrêts pour les prières et de la nourriture cachère;
- Si le permis est accordé il n'y aura aucun impact sur le service offert par Trentway et Greyhound du fait que les points d'embarquement sont trop loin de leurs terminus;
- La communauté juive est importante et il y a suffisamment de travail pour Can-Am et Tourist;
- Au cours de son contre-interrogatoire, Can-Am a admis qu'il ne s'y connaissait pas beaucoup en frais de revenus, de nombre de passagers, dépenses, salaires, avantages sociaux, réparations etc.;
- Il savait que les permis ne sont pas émis pour desservir une communauté en particulier mais plutôt le public en général; et
- Si le permis est accordé, Can-Am est d'accord pour se limiter à l'exploitation de cinq véhicules et se limiter à des secteurs qui n'auront pas d'impact sur les opposantes.

Preuve des opposantes:

Tourist a indiqué que la compagnie fournit un service identique à celui faisant l'objet de la demande. Son service vise spécifiquement la communauté juive et rencontre les exigences religieuses du public. Les autobus de Tourist sont rarement remplis et la plupart du temps les autobus opèrent sans être pleins. Si Can-Am enlève 10 passagers par semaine, Tourist opèrera sans faire de profit. C'est pourquoi elle a déposé son opposition. Tourist a indiqué que Can-Am n'a présenté aucune preuve de la viabilité du service et n'a pas présenté de preuve prima facie d'un besoin du public pour le service. Il n'y a pas de demande pour le service. Toutes les personnes qui ont témoigné n'utilisent pas l'autobus. Tourist est capable de rencontrer les besoins du public et toute compétition directe lui sera préjudiciable.

Trentway a déclaré que l'engagement de Can-Am à restreindre ses services à un marché restreint est difficile à contrôler et de ce fait la demande doit être rejetée. La preuve du public ne démontre pas un besoin pour le service et les projections financières relativement au service proposé sont inadéquates. Can-Am n'a présenté aucune projection relativement au marché, au volume de passagers, aux prix etc. Trentway a indiqué que la demande doit être rejetée pour deux raisons : il n'y a de preuve d'un besoin du public et il est inapproprié d'émettre un permis de transport pour desservir seulement un segment du public plutôt que le public en général.

Geyhound a aussi déclaré que d'émettre un permis de transport pour desservir un segment seulement du public est illégal et inapproprié. Un véhicule de transport en commun est ouvert à toute personne peu importe la race, la religion, le sexe, la couleur, la tenue vestimentaire etc. et ne peut exclure une personne en se basant sur ces critères. La preuve des témoins ne démontre un besoin pour le service i.e. le nombre de fois utiliseront-ils le service, ont-ils utilisé le service par le passé, étaient-ils satisfaits du service présentement offert etc. Aucune information n'a été apportée relativement aux volumes et revenus anticipés. Conséquemment la demande est déficiente et elle doit être rejetée.

Décision:

La Commission a pris en considération les besoins du public, la viabilité du service proposé et l'impact économique sur les opposantes.

Les besoins du public

De façon à prendre une décision, la Commission doit entendre les utilisateurs du service proposé i.e. est-ce que leurs besoins sont réguliers, sont-ils des étudiants, des personnes de l'Âge d'or, des familles, des personnes qui se rendent à leur travail etc., ont-ils besoin d'un service est aller-retour and aller seulement. La Commission a entendu des témoins de la communauté juive orthodoxe; ces témoins ne sont pas des utilisateurs du service de transport public par autobus. La Commission n'a pas entendu de preuve démontrant un besoin pour un service régulier et récurrent. La demanderesse dans sa preuve doit prouver la nécessité et la commodité publiques et en cela la demanderesse a simplement failli.

La viabilité du service/l'impact économique

La demanderesse n'a pas présenté de preuve de viabilité du service et de la durabilité du marché. Conséquemment, la Commission ne peut déterminer si le service proposé est viable. La Commission en a conclu que d'introduire un détenteur de permis additionnel, là où il n'y a pas de demande de la part du public et qu'il n'y a aucune information relativement à la viabilité du service, est un gaspillage de ressources et mènera inévitablement à un surplus de capacité. La Commission est d'opinion que le service proposé n'est pas viable et que le marché ne peut le supporter.

La Commission a aussi endossé sa décision précédente i.e. qu'un service de transport public de passagers est pour tous les Canadiens et que s'il en est autrement cela causera un dangereux précédent qui est contraire à l'intérêt public. Les Canadiens ont un droit inhérent de choisir les services de n'importe quel détenteur de permis.

En se basant sur la preuve présentée, la demande est rejetée.

Requérante: **Greyhound Canada Transportation Corp. (« Greyhound »)**
Toronto, ON

Dossier: 46486-RE(1)

Défendeur: Stephen J. Doughty (« Doughty »)
o/a « Barrie Toronto Van Pool »

Requête: Greyhound allègue que Doughty transporte des passagers en utilisant un véhicule de transport en commun sans détenir le permis requis.

Preuve de la requérante: Greyhound allègue:

- Que Doughty fournit un service journalier entre Barrie et Toronto utilisant un véhicule ayant une capacité assise de quinze passagers. Contrairement à l'opinion de Doughty, le véhicule ne peut être classé comme véhicule de covoiturage du fait que le véhicule peut asseoir plus de douze passagers;
- Il ne s'agit pas d'un véhicule de covoiturage mais plutôt un véhicule de transport en commun qu'exploite Doughty sans détenir le permis requis;
- La sécurité du public peut être mise en cause du fait que le véhicule est conduit par des conducteurs différents;
- Doughty n'a pas la couverture d'assurance appropriée, de certificat d'enregistrement d'exploitants de véhicules utilitaires, les autres enregistrements municipal et provincial et les conducteurs ne sont pas qualifiés etc.
- Doughty fait de la publicité sur les côtés du véhicule donnant l'impression qu'il s'agit de l'exploitation d'un véhicule de transport en commun.

Greyhound demande que:

1. l'exploitation cesse immédiatement;
2. la publicité sur les côtés du véhicule soit enlevée;
3. des frais légaux soient imposés.

Preuve du défendeur: Doughty déclare que:

- il ne savait pas qu'il avait besoin d'un permis afin de donner son service;
- il enlèvera un siège et réduira le nombre de places afin que le véhicule soit conforme à la définition de véhicule de covoiturage. En se faisant, il sera exempté de l'exigence d'obtenir un permis;
- il enlèvera aussi la publicité sur les côtés du véhicule; et;
- il plaide coupable d'avoir exploité un véhicule de transport en commun sans détenir le permis requis.

Décision : **En se basant sur la preuve, la Commission ordonne que l'exploitation cesse immédiatement. Des frais sont aussi imposés.**

Requérante: **Trentway-Wagar Inc. (« Trentway »)** **Dossier: 46685-RE(1)**
Peterborough, ON

Défendeur: Farooq Hanjra
o/a « Car Pool Daily Service » and « Daily Ride Between Toronto & Montreal Just $45 »

Requête: Trentway allègue que M. Hanjra transporte des passagers sans détenir le permis requis et conséquemment contrevient aux lois de l'Ontario.

Preuve de la requérante: Trentway déclare que:

- M. Hanjra donne un service entre Toronto et Montréal et en route fait des arrêts à des points intermédiaires;
- M. Hanjra ne détient pas le permis requis pour donner ce service;
- Le site web de M. Hanjra indique la structure des tarifs pour le service et la méthode de paiement;
- Le service ne rencontre pas la définition de covoiturage trouvée dans la réglementation mais constitue plutôt un service par véhicule de transport en commun; et
- Comme M. Hanjra contrevient à la *Loi sur les véhicules de transport en commun* Trentway demande à la Commission d'émettre une ordonnance requérant la cessation immédiate du service et d'imposer des frais de façon à couvrir les dépenses encourues suite au dépôt de la requête.

Preuve de la défenderesse:

Mr. Hanjra déclare que:

- Il est en affaires afin de gagner sa vie et d'assister les gens qui ne peuvent se payer les tarifs de train et d'autobus réguliers;
- Il a été avisé qu'il n'a pas besoin de permis s'il donne un service de covoiturage et il maintient que son opération est un service de covoiturage;
- Le public supporte son service et il a reçu plusieurs lettres d'appréciation de leur part. Il pense que le public doit être capable de choisir leur manière de voyager et le prix qu'ils paient pour le transport; et
- Il croit réellement qu'il ne fait rien de mal et qu'il respecte les lois de l'Ontario.

Décision:

Le défendeur s'est défendu en disant qu'il exploite un véhicule de covoiturage tel que défini dans la *Loi sur les véhicules de transport en commun* et que conséquemment il n'est pas tenu de détenir un permis de transport. La Commission indique que des véhicules de covoiturage ne permettent de transporter que des navetteurs. Le dictionnaire définit le mot navetteur comme « une personne utilisant une navette pour se rendre au travail » et « faire la navette » se définit comme « voyager par un moyen de transport public ou privé entre sa résidence et son lieu de travail ». Un navetteur est aussi défini comme étant « une personne voyageant une certaine distance pour aller travailler, particulièrement à partir des banlieues pour aller au centre-ville en utilisant la voiture ou le transport en commun ».

La Commission est d'avis que les passagers utilisant le service de M. Hanjra ne voyagent pas pour aller travailler chaque jour ou sur une base régulière. Conséquemment, la Commission est d'opinion que le service de M. Hanjra n'est pas un service de covoiturage. Il s'agit d'un véhicule de transport en commun pour lequel M. Hanjra ne détient pas de permis émis par l'Ontario et qu'il contrevient à la *Loi sur les véhicules de transport en commun.*

La Commission s'est dite préoccupée de la sécurité des personnes de l'Ontario utilisant les services de transporteurs ne détenant pas de permis, de la qualité des conducteurs et par le manque de couverture d'assurance. La Commission souligne que le transporteur ne détenant pas de permis ne se soumet à un pouvoir supérieur, à des vérifications de sécurité, à des inspections annuelles de freins et d'entretien. Les tarifs chargés ne sont pas élevés. Tragiquement, s'il y avait un accident, le public souffrirait comme cela est arrivé à Prescott en 2000 où six personnes voyageant dans le véhicule d'un transporteur ne détenant pas de permis ont perdu la vie.

Au contraire, un passager voyageant avec un transporteur détenant un permis peut voyager l'esprit en paix sachant qu'il/elle voyage dans un véhicule bien entretenu et conduit par un conducteur professionnel et bien formé.

Il y un schéma règlementaire en place dans la province de l'Ontario afin d'assurer que les véhicules sont sécuritaires et de la sécurité du public. M. Hanjra contrevient à ce schéma règlementaire.

La Commission ordonne que le service offert cesse immédiatement et des frais sont imposés.

Demanderesse: **Limo/Van Services Inc. (« Limo/Van »)** **Dossier: 46810-A**
Aurora, ON

Opposantes:

1. Hammond Transportation Ltd. (« Hammond »)
2. Floyd Sinton Limited (« Sinton »)

Demandes:

Demandes de permis de transport nolisé intra et extra-provincial à partir de Toronto, Hamilton, les municipalités régionales de York, Peel, Durham, Halton et Niagara et les comtés de Northumberland, Simcoe et Grey se limitant à l'utilisation de véhicules de catégorie « D » ayant une capacité maximale de douze passagers excluant le conducteur.

Preuve de la demanderesse:

La demanderesse a été formée en 2005 et exploite une limousine Mercedes Sprinter unique en son genre. C'est un véhicule unique avec un intérieur de six pieds. Cela permet de donner accès facile à l'intérieur pour les clients, et plus particulièrement les mariées. La demanderesse s'attend à faire l'acquisition d'un véhicule additionnel si la demande augmente pour ce type de véhicule. Le service a été fourni au public dans tous les secteurs qui dont l'objet des demandes. La preuve au dossier démontre que Limo/Van n'entend pas étendre son service au comté de Simcoe, le territoire de la demanderesse, mais Limo/Van veut être capable de répondre aux demandes des clients dans ce secteur. Limo/Van a indiqué que son exploitation est petite et qu'elle n'aura que peu d'impact sur les opérations des opposantes si les demandes sont accordées.

Preuve des opposantes:

Le comté de Simcoe est le secteur qui intéresse les opposantes. Hammond est en affaires depuis 1944 et opère à partir du comté de Simcoe. Hammond exploite tous les types de véhicules y compris les limousines, des sedans de ville et des minivans. Les revenus des voyages nolisés aident à couvrir les frais du service sur horaire qui ne fait pas ses frais et l'ajout d'un autre transporteur dans le comté de Simcoe aura un impact sur ses revenus et ses services.

Sinton indique qu'à certains moments de l'année ses limousines sont les véhicules dans sa flotte qui sont les moins utilisés avec un pourcentage d'utilisation de moins de 20%. Sinton indique aussi que le support du public est faible et que les demandes doivent être rejetées.

Décision:

Vu que le comté de Simcoe est le seul secteur qui est contesté, les autres portions des demandes sont accordées. Relativement au comté de Simcoe, la Commission détermine que contrairement à ce que les opposantes indique, Limo/Van a prouvé que le public a besoin de ses services. Limo/Van offre au public un service dans un véhicule unique

que les opposantes ne possèdent pas. Le véhicule offre un accès facile aux clients et la Commission est d'opinion que le public a droit à l'utilisation de ce véhicule.

De façon à déterminer l'impact économique sur les opposantes, les opposantes doivent présenter à la Commission de l'information financière supportant les allégations. Subir des fluctuations saisonnières est normal pour l'industrie. Cependant, les opposantes n'ont présenté aucun fait supportant un impact économique sur leurs opérations. Vu que la municipalité régionale de York est le point d'attache de Lime/Van, la Commission conclut que le service à partir du comté de Simcoe sera au mieux sporadique et conséquemment n'aura aucun impact économique sur les opposantes.

Les demandes sont accordées mais les permis sont restreints à deux véhicules pour le comté de Simcoe.

Requérante: **Greyhound Canada Transportation Corp. (« Greyhound »)**
Toronto, ON

Dossier: 46192-RE(1)

Défenderesse: Silver Ride Ltd. (« Silver Ride »)

Requête: Une requête en vertu des articles 10 et 11 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* alléguant que Silver Ride a discontinué le service sur horaire autorisé entre Toronto et Philadelphie et conséquemment la défenderesse contrevient à la réglementation.

Préliminaire: La défenderesse ne s'est pas présentée à la date fixée pour l'audience. La Commission a contacté le président de Silver Ride qui a indiqué qu'il était malade et qu'il ne pouvait se présenter à l'audience et qu'il désirait un ajournement. Il voulait aussi retenir les services d'un avocat.

Preuve de la requérante: Greyhound indique que:

- L'avis d'audience indique clairement que l'audience se poursuivra en l'absence de toute partie;
- On connait maintenant, que depuis le dépôt de la première plainte, 50% des actions de Silver Ride ont été transférés à un nouvel investisseur sans l'approbation de la Commission;
- L'audience doit se poursuivre en l'absence de la défenderesse;
- Cependant, si la Commission décide de consentir à l'ajournement, la Commission doit émettre une ordonnance suspendant temporairement les permis de Silver Ride jusqu'à ce que la plainte et la demande de transfert soient entendues; et
- Greyhound demande aussi que la Commission impose des frais.

Décision: La Commission se réfère à l'avis d'audience qui dit clairement que si les parties ne se présentent pas à l'audience la Commission peut

procéder en leur absence. La Commission a été perturbée par le fait que malgré le contenu de l'avis Silver Ride n'a pas fait d'effort pour contacter la Commission et l'avertir de son absence. La Commission prend note que Silver Ride n'a pas payé les frais que la Commission lui a imposé précédemment et fait même plus sérieux la Commission a reçu un avis d'une compagnie d'assurance avisant que la police d'assurance de Silver Ride a été annulée. Conséquemment, le futur financier de Silver Ride préoccupe la Commission.

À cause du résultat sérieux que peut entrainer l'audience et gardant à l'esprit les principes de justice naturelle, la Commission accorde l'ajournement.

Une ordonnance d'ajournement est émise de la manière suivante:

1. les permis intra et extra-provinciaux de Silver Ride sont immédiatement suspendus;
2. une demande d'approbation du transfert d'actions doit être déposée immédiatement auprès de la Commission; et
3. la question de transfert d'actions et la plainte doivent être entendues en même temps le 21 juin 2006.

De plus, des frais sont imposés à être payés à Greyhound.

Silver Ride a aussi été avisé qu'en cas de défaut de se conformer à l'ordonnance les permis pourront être annulés.

Subséquemment à l'émission de l'ordonnance, Silver Ride a fait défaut de se conformer aux conditions de l'ordonnance et une ordonnance a été émise le 22 juin 2006 annulant les permis.

Requérante: **Greyhound Canada Transportation Corp. (« Greyhound »)**
Toronto, ON

Dossier: 46638-RE(1)
Dossier: 46549-RE(1)

Défenderesses:

1. Federation of Students, Université de Waterloo (« Fédération »)
2. Student Transportation of Canada Inc. (« STC »)

Requête:

Greyhound allègue que:

(a) STC donne un service de transport sans détenir le permis de transport requis et conséquemment STC contrevient à la *Loi sur les véhicules de transport en commun* (« LVTC ») et ses règlements.

(b) La Fédération organise le transport de passagers et utilise les services d'un transporteur qui ne détient pas le permis requis.

Préliminaire:

STC demande que la cause soit ajournée parce que la question est très importante et l'industrie du transport de passagers et le public en

général doivent avoir l'opportunité de faire des représentations.

La Commission refuse la demande d'ajournement. La Commission est d'opinion que le public a été avisé de l'audience par le biais de la publication de la requête dans la Gazette de l'Ontario. L'Association du transport par autobus de l'Ontario représentant l'industrie du transport par autobus a aussi été avisée de la requête et n'a démontré aucun intérêt. La Commission conclut que l'industrie du transport par autobus et le public en général ne sont pas intéressés à participer à l'audience.

La Fédération indique que l'allégation qu'elle exploite un service nolisé illégal est fausse. La Commission a avisé la Fédération qu'elle n'est pas poursuivie parce qu'elle exploite un service nolisé illégal mais parce qu'elle organise le transport de passagers utilisant un transporteur qui ne détient pas le permis requis. La Fédération a objecté au sujet de l'erreur et a continué sa participation à l'audience que sujet à son objection.

Preuve de la requérante: Greyhound allègue que:

- Les passagers voyageant sur le soi-disant « voyage nolisé » partent le vendredi mais ils ne reviennent pas ensemble le dimanche comme cela est exigé par la réglementation. Les groupes sont différents dans les deux directions. Il n'y a pas de connexion entre les passagers voyageant ensemble. Le service s'apparente à un service sur horaire et les passagers peuvent voyager quand ils le veulent. Les voyages nolisés récurrents ne préoccupent pas Greyhound mais de façon à rencontrer les exigences de la définition du voyage nolisé, le groupe voyageant ensemble doit être le même dans les deux directions, ce qui n'est pas le cas;
- L'Université de Waterloo et pas STC est l'agent de vente de Greyhound et elle a vendu des billets pour les voyages sur horaire réguliers de Greyhound. Greyhound a tenté d'établir la même relation avec la Fédération mais sans succès; et
- Le tarif pour les voyages nolisés de Greyhound ne comporte qu'un seul taux pour le tour au complet. Greyhound se dit préoccupée par le fait que les voyages nolisés dépassent les limites et se deviennent un service sur horaire.

Greyhound plaide que:

- Le fait que les passagers soient membres de la Fédération ne constitue pas un groupe au sens de la loi;
- Le permis de transport en vertu duquel STC donne le service est douteux. Pour que la Commission trouve que STC opère en conformité de son permis, la Commission doit décider:

  1. qu'il ne s'agit pas d'un service sur horaire; et
  2. que le transport est exclusivement pour un groupe de personnes.

Si la preuve est apportée alors les défenderesses pourraient dire qu'elles ne contreviennent pas à la LVTC.

Greyhound indique que le seul fait que la Fédération ne dépose de tarifs auprès de la Commission ne fait pas du voyage un voyage nolisé. Greyhound cite une décision de la Commission qui statue qu'un exploitant ne peut opérer ce qui essentiellement est un service sur horaire sous le couvert d'un service nolisé. Le service offert par STC a toutes les caractéristiques d'un service sur horaire i.e. le groupe n'est pas exclusif, des horaires sont affichés, les passagers peuvent voyager quand bon leur semble, des taux individuels sontvchargés et les voyages partent et arrivent à des endroits particuliers à des heures fixes.

Greyhound déclare que le service est illégal et la jurisprudence présentée par la Fédération à sa défense n'est pas applicable du fait qu'il s'agit d'une législation différente à celle qui existe aujourd'hui.

Greyhound demande à la Commission d'émettre une ordonnance demandant à STC d'arrêter le service et aussi d'ordonner à la Fédération d'arrêter l'organisation du service mais que l'ordonnance ne soit en vigueur qu'à la fin de l'année scolaire afin de minimiser l'impact sur les étudiants.

Greyhound demande que des frais soient imposés.

Preuve des défenderesses:

Fédération des étudiants - Université de Waterloo

Plusieurs étudiants ont témoigné:

- qu'ils vont régulièrement à la maison les week-ends à Mississauga et Toronto;
- que le service est plus rapide que celui de Greyhound;
- que le service est plus commode que celui de Greyhound parce qu'ils peuvent débarquer plus près de la maison au lieu de débarquer au terminus;
- la plupart des étudiants ont témoigné qu'ils ne reviennent pas avec le même groupe que celui du vendredi; et
- qu'ils voyagent avec STC parce que les tarifs sont moins élevés ce qui rencontrent leurs budgets.

La Fédération indique qu'elle offre plusieurs services aux étudiants i.e. banque alimentaire, centre pour les femmes, le Fed Bus etc. Les étudiants qui utilisent le Fed Bus viennent principalement de la grande région de Toronto et le Fed Bus est très populaire. De 600 à 1000 étudiants approximativement utilisent le service chaque week-end et le but est que le service fasse ses frais. Greyhound a rencontré la Fédération et a offert de fournir le service à d'autres endroits que le terminus du centre-ville de Toronto. En se basant sur les ventes durant la semaine, des autobus sont commandés de STC. STC est payé au voyage. Les rapports de voyages nolisés ont seulement commencé à partir de la visite de l'enquêteur de la Commission. La Fédération

prétend qu'il y a exclusivité du fait que toutes les personnes dans le groupe retournent à la maison; elles partagent le même intérêt. Le service offert par le Fed Bus est un service nolisé. La Fédération n'est pas tenue de déposer un horaire auprès de la Commission du fait qu'un seul prix est payé pour l'utilisation de l'autobus. Cela remplit les exigences de la définition de voyage nolisé. Une décision du juge D. F. Mossop de la cour de comté en date du 3 janvier 1978 a confirmé que le service offert par la Fédération rencontre la définition de « voyage nolisé ».

La Fédération demande à la Commission de rejeter la requête et d'imposer des frais au montant de $8,000.

Student Transportation of Canada Inc.

Il s'agit de la cinquième plus compagnie d'autobus scolaires en Amérique du Nord ayant des installations à Kitchener et à Peterborough. En se basant sur un avis juridique, STC a pensé être autorisée à faire les voyages pour le compte de la Fédération. Le service offert à la Fédération représente à peu près 25% des revenus de STC. STC a fourni la chronologie suivante relativement à son autorisation de fournir le service :

- le 29 juillet 2005 STC a signé un contrat de gestion avec Ayr Coach Lines (« Ayr ») afin de fournir le service en vertu du permis de Ayr;
- en décembre 2005 STC a fourni le service en vertu des permis de Toshmar Bus Lines Ltd. (« Toshmar »); et
- le 7 mars 2006, STC a déposé une demande et a obtenu des permis de transport intra et extra-provincial lui permettant d'offrir le service.

STC indique que:

- Les passagers constituent un groupe qui est formé exclusivement d'étudiants;
- STC facture pour un voyage et ne charge pas de prix individuel;
- L'allégation de Greyhound qu'il s'agit d'un service sur horaire simplement du fait qu'il y a un horaire est ridicule parce qu'une équipe de hockey publie un horaire de ses voyages pour ses parties pour l'année;
- STC réfute les deux jugements cités par Greyhound du fait que les comparaisons relativement à ses opérations ne sont pas pertinentes;
- La Commission doit rejeter la requête et imposer des frais pour ses dépenses.

Décision:

La première question à décider pour la Commission est si STC détient le permis requis pour performer le service présentement offert à la Fédération.

En se basant sur le preuve, la Commission est d'opinion que STC n'avait pas et ne détient pas présentement le permis nécessaire pour fournir le service. Afin de justifier son opinion la Commission a revu la chronologie suivante des évènements:

1. 29 juillet 2005 - décembre 2005

   STC avise la Commission qu'elle opère en vertu d'un contrat de gestion passé avec Ayr. Cependant, la preuve démontre que le contrat s'est terminé le 1er septembre 2005 et le contrat suivant avec Toshmar a commencé en décembre 2005. Entre le 1er septembre 2005 et décembre 2005, STC opérait sans permis et conséquemment contrevenait à la LVTC.

2. Décembre 2006 - 6 mars 2006

   Pendant cette période, STC indique qu'elle opérait en vertu d'un contrat avec Toshmar. Cependant, aucun contrat de gestion n'est déposé au dossier. La Commission souligne que STC ne peut pas décider arbitrairement d'utiliser le permis d'un autre transporteur quand bon lui semble parce que cela peut être interprété comme si STC loue le permis d'un autre transporteur. De plus, le permis de Toshmar ne permet pas les embarquements de passagers à partir de Waterloo et de Hamilton. Conséquemment, même si un contrat valide existe, le service n'est pas autorisé par le permis.

3. 6 mars 2006 jusqu'à ce jour

   En défense, STC déclare que du fait qu'elle a obtenu un nouveau permis elle est maintenant autorisée à offrir le service. Le permis en question autorise les voyages nolisés à partir de Toronto, les comtés de Wellington, Brant, Norfolk et Oxford et les municipalités régionales de Peel, Halton et Waterloo. La Commission est d'avis que les voyages nolisés offerts par STC sont des voyages aller seulement dans chaque direction et que le prix chargé est pour chaque voyage. Dans ce cas, STC n'a pas présentement les privilèges de nolisement à partir de Hamilton et de London comme points d'origine sur ses permis et conséquemment contrevient à la LVTC.

Cependant pour la Commission, la question importante à décider est si le service offert par STC est un service nolisé ou un service sur horaire.

Dans ce contexte, la Commission déclare ce qui suit:

« Le règlement 982 présentement en vigueur définit voyage nolisé de la manière suivante:

« voyage nolisé » signifie un voyage, qui n'est pas un service sur horaire or un voyage spécial, pour lequel un véhicule de transport en commun est loué pour le transport exclusivement d'un groupe et pour lequel le détenteur de permis:

(a) est payé un taux ou un prix seulement pour le nolisement de l'autobus, ou
(b) est payé un taux pour chaque passager, lequel taux inclus un prix pour l'hébergement, les repas ou billets d'admission ».

Le règlement antérieur a défini le voyage nolisé de la manière suivante:

« un voyage spécifique pour lequel un véhicule de transport en commun est loué ou nolisé pour le transport exclusivement d'un groupe de personnes et pour lequel un seul taux ou prix est collecté».

La preuve démontre que:

- Le service de la Fédération n'est que l'un des nombreux services offerts aux étudiants par la Fédération;
- STC fournit des autobus à la Fédération chaque vendredi afin de transporter des étudiants à partir du Centre Davis à Waterloo en direction de différents points situés dans la région de Toronto, Hamilton et London;
- STC fournit des autobus le dimanche pour transporter des étudiants à partir de différents points dans la région de Toronto, Hamilton et London en direction du Centre Davis à Waterloo;
- Les destinations peuvent changer de session en session dépendant des besoins des étudiants;
- Les heures de départ et d'arrivée sont indiquées sur le site web de la Fédération et sur le campus;
- Seulement les étudiants ayant une carte de membre de la Fédération en règle peuvent acheter des billets;
- Le taux pour un aller est de $9.00;
- Un étudiant peut acheter un billet aller-retour; et
- Les étudiants peuvent revenir quand ils le veulent et ne voyagent pas nécessairement le dimanche avec le même groupe de passagers avec lesquels ils ont voyagé le vendredi.

Du point de vue de la Commission, les mots-clés sont voyage, exclusivement et groupe.

La Commission est d'opinion que les passagers qui sont sur les autobus de STC ne font pas un voyage de groupe exclusif mais voyagent pour des raisons individuelles. L'étude du dossier de STC démontre que des certificats de support ont été déposés par les groupes suivants i.e. Optimists Alumni Drum & Bugle Corps, United Alumni Senior Drum & Bugle Corps, Walmart Social Club, Cedar Creek Community Church et Drumbo Lions International. La Commission note que chacun de ces supporteurs est un groupe voyageant ensemble dans un but unique que ce soit des activités de

troupes jeunes, des évènements sociaux ou des activités religieuses. En dépit du fait que les services donnés à la Fédération constituent 25% des revenus de nolisement de STC, la Fédération ne supporte pas la demande.

La Commission est d'opinion que vu que les horaires de départ et d'arrivée sont publiés, que des billets aller seulement sont vendus et qu'il n'y a pas exclusivité de groupe, le service doit être une service sur horaire. La Commission a endossé la décision Bluebird dans laquelle la Commission déclare que « certainement le défaut de déposer un horaire ne revêt pas le service d'un autre caractère que celui d'un service sur horaire ». La Commission cite aussi la décision Nikolaev dans laquelle elle a déclaré que « les concepts de service sur horaire et de voyage nolisés acceptés depuis longtemps doivent être rigoureusement maintenus et gardés séparés et distincts ». La Commission endosse cet énoncé. La décision Mossop déposée par la Fédération au soutien de sa défense n'a pas été retenue par la Commission simplement parce que cette décision est basée sur l'ancien règlement and non sur le règlement présentement en vigueur.

Finalement, la Commission s'est montrée d'accord avec Greyhound que:

- Les passagers utilisant le service ne constituent pas un groupe exclusif;
- Les passagers voyagent suivant un horaire de départ et d'arrivée publié;
- Les passagers peuvent utiliser le service de leur choix et ne sont pas obligés de revenir avec les mêmes passagers qu'à l'aller;
- Des taux individuels sont chargés; et
- L'horaire est pré-établi pour que les départs et les arrivées se fassent à des endroits spécifiques.

La Commission est d'avis que les caractéristiques mentionnées ci-dessus sont les caractéristiques d'un service sur horaire qui sont identiques au service donné par Greyhound.

En basant sur la preuve, la Commission est d'opinion que le service donné par STC à la Fédération n'est pas un service nolisé mais un service sur horaire. Conséquemment, STC opère en contravention de la LVTC.

La Commission ordonne que:

1. **STC cesse le service le 31 juillet 2006.**

2. **La Fédération cesse d'organiser le service de transport utilisant les services de STC le 31 juillet 2006.**

Des frais sont imposés à être payés à la requérante.

Demanderesse: **Student Transportation of Canada Inc. (« STC »)**
Breslau, ON

Dossier: 46549-E

Opposante: Greyhound Canada Transportation Corp. (« Greyhound »)

Demande: Offrir un service sur horaire entre:

1. la ville de Waterloo et Toronto
2. la ville de Waterloo et London
3. la ville de Waterloo et Hamilton

Se limitant:

1. aux passagers qui sont membres de la Fédération des étudiants de l'Université de Waterloo (« Fédération »);
2. le service n'est offert que les vendredis, dimanches et les congés civiques;
3. à des véhicules de catégorie « D » seulement; et
4. les voyages nolisés sont interdits.

Définitions: **Fed Bus:** un mot utilisé pour décrire le service d'autobus de la Fédération

Billet de direction opposé: une expression utilisée pour décrire le service utilisé par les membres de la Fédération voyageant sur l'autobus autrement vide utilisé par l'autobus de la Fédération sur les parcours précédents.

Preuve de la demanderesse: Dans ces remarques d'ouverture, STC indique que les tarifs et la flexibilité du service ont fait son succès depuis 20 ans. Au cours des années précédentes, plus de 30,000 billets ont été vendus et le billet de direction opposé est important pour les étudiants du programme co-op.

Onze témoins du public ont témoigné au support de la demande. De plus, quatre représentants de la Fédération ont témoigné et STC a été représentée par son président.

La preuve du public peut se résumer de la manière suivante :

- Ils voyagent presqu'à tous les week-ends à partir de Waterloo pour se rendre à la station de métro Islington, au centre-ville de Toronto, à la station de métro Downsview, à la station de métro McCowan, à Square One Shopping Centre à Mississauga et à Hamilton et à London;
- Ils sont satisfaits du service offert par le Fed Bus;
- La différence entre le prix annuel du Fed Bus et celui de Greyhound représente l'équivalent du coût de l'épicerie pour une semaine;

- Ils peuvent compter sur le service du Fed Bus et il n'y a jamais eu de problème avec le service;
- Il est avantageux que la Fédération fasse un peu de profit avec le service du Fed Bus;
- Il est plus commode de prendre le Fed Bus qui permet le débarquement à des endroits qui sont plus près de la maison que d'utiliser le service de Greyhound qui ne les amène qu'à son terminus du centre-ville.
- Il n'est pas important que le service utilise un autobus scolaire ou un autobus plus confortable de catégorie A du fait que le prix du billet est le facteur le plus important;
- Le service du Fed Bus est garanti et est toujours à temps. Le service de Greyhound prend plus de temps parce qu'il y a plus d'arrêts en route;
- Ils doivent attendre longtemps au terminus de Greyhound; et
- Ils préfèrent utiliser le service du Fed Bus à cause de la camaraderie entre les passagers et ils veulent avoir un choix de transporteurs.

Les témoins de la Fédération indiquent que:

- Dans le passé ils ont utilisé le service due Fed Bus et ils ont trouvé les autobus très confortables;
- Le fait qu'il n'y a de toilette dans le Fed Bus n'est pas un problème à cause du fait que le voyage est court;
- Le service de Greyhound prend trop de temps et il n'y a pas de garantie qu'un siège sera disponible;
- Les tarifs de Greyhound sont trop élevés comparés à ceux du Fed Bus, il n'y a pas de service dans la direction opposée ni service direct vers London;
- La compensation reçue par la Fédération de la part de STC subventionne les activités organisés par la Fédération;
- La Fédération offre aux étudiants le meilleur service possible au meilleur prix possible : $19 incluant la TPS pour un voyage aller-retour à Toronto;
- En se basant sur la vente des billets, la Fédération commande de STC à chaque semaine le nombre d'autobus nécessaire. Pour un week-end normal la Fédération commande de STC de 12 à 15 autobus. Ils ne pensent pas que Greyhound a les ressources pour donner le service demandé. Le week-end de l'Action de Grâce de 2005 a nécessité de la part de STC 28 autobus; et
- Ils ont été approchés par Greyhound qui allègue que le service est illégal i.e. qu'ils n'ont pas le permis nécessaire pour donner le service. Cependant, en se basant sur une opinion juridique que le service était légal, ils ont continué à donner le service.

Le président de STC a témoigné que:

- Le service est donné en utilisant des autobus scolaires de catégorie « D »;
- 50% de ses revenus provient des services aux commissions scolaires et 10% vient des voyages nolisés;

- STC fournit le nombre nécessaire d'autobus à la Fédération et la facture par la suite pour le service;
- STC offre plus de choix d'heures de départ à la Fédération lorsque comparé au service de Greyhound;
- Pour un week-end typique STC fournit de 10 à 15 autobus quoique ce nombre peut aller jusqu'à 28 pendant les longs week-ends;

- Le nombre de passagers a augmenté jusqu'à 30,000 et il y a un besoin du public prouvé;
- Le prix est un facteur important pour les étudiants et la continuation du service est primordial;
- STC répond à tous les besoins des étudiants i.e. bas prix, choix d'heures de départ, voyages de retour et une utilisation efficace de ses autobus scolaires;
- Greyhound a seulement commencé à s'intéresser au Fed Bus lorsque la compagnie a vu une augmentation du nombre de passagers. Greyhound était au courant du service offert par le Fed Bus depuis 2004 mais n'a pas offert de service similaire bien que la compagnie détenait le permis nécessaire pour le faire;
- Greyhound n'a pas prouvé que le service aura un impact négatif sur ses opérations si le permis est accordé; et
- Le public a droit à un service compétitif à moins qu'il ne soit nécessaire de préserver un service déjà existant.

STC demande que la Commission accorde le permis.

Preuve de l'opposante: Le gestionnaire de Greyhound a témoigné que:

- Greyhound offre 28 départs journaliers entre Toronto/Kitchener, Toronto/Waterloo et entre Kitchener et London. Certains de ces départs sont journaliers, d'autres sont pendant la semaine seulement et d'autres sont durant les week-ends seulement. Entre Kitchener/Toronto, il y a 25 départs avec la même fréquence. De Toronto à Waterloo, il y a 5 départs deux fois par jour : un du lundi au vendredi, un les samedis et les dimanches et un les dimanches seulement. De Waterloo à Kitchener, il y a 5 départs : deux les lundis et les vendredis, deux les vendredis seulement et un les vendredis, les samedis et les dimanches;
- Greyhound opère dans la région de Kitchener/Waterloo depuis 1993 lorsqu'elle a acheté les opérations de Gray Coach;
- À partir du 5 septembre 2006, Greyhound propose d'offrir 5 départs à partir de l'Université de Waterloo les vendredis après-midi en direction de cinq endroits différents situés dans les villes de Mississauga et Toronto et cinq voyages de retour les dimanches. Les horaires sont basés sur l'information disponible sur le site web de la Fédération. Le service sera direct et les taux seront de $12.80 pour un aller et de $25.90 pour un aller-retour plus la TPS;
- Le transport d'étudiants est une part importante de son entreprise et Greyhound dépense des sommes importantes en bourses d'études, en commandite etc. pour les étudiants;

- Greyhound n'a su qu'en 2004 qu'il y a eu une augmentation importante du volume de trafic en provenance de l'Université de Waterloo. Des tentatives de rencontrer les personnes impliquées dans le service a finalement résulté en une rencontre avec la Fédération. Greyhound doute sérieusement de la légalité du service offert par le Fed Bus. Greyhound indique que le service devra être arrêté et que la Fédération signe un contrat d'agence avec Greyhound et elle recevra une commission sur les billets vendus. La Fédération a avisé Greyhound qu'elle obtiendrait un avis juridique sur la question. La Fédération a alors continué son arrangement avec STC. La question de la légalité du service a fait l'objet d'une décision de la Commission qui a décidé que le service était illégal et contraire à la LVTC;
- Greyhound est prête à rencontrer les besoins de la Fédération et à fournir un service « sur demande »;
- Greyhound est prête à discuter avec la Fédération relativement aux voyages de retour. Greyhound n'a pas considéré ce service dans sa proposition initiale parce qu'elle n'était au courant de ce service;
- En se basant sur une enquête interne, Greyhound prétend que 85% des passagers aurait utilisé ses services si le Fed Bus n'avait pas existé. Ces revenus sont perdus et conséquemment cette perte constitue un impact économique sur ses opérations;
- Greyhound pense que la Fédération peut être son agent exclusif sur le campus et recevra une commission sur toutes les ventes de billets et sur les revenus en provenance du transport de fret estimé à $100,000 annuellement;
- Greyhound fournira le même service que le Fed Bus mais à un taux légèrement supérieur; et
- Greyhound est d'opinion que 20 ans de service non-autorisé n'est pas preuve des besoins et de la commodité du public pour le service.

Greyhound demande que la Commission rejète la demande.

Décision:

Comme la demande pour un permis entre Waterloo et Hamilton n'a pas reçu d'opposition cette partie de la demande a été accordée. La Commission a considéré les facteurs suivants relativement au reste de la demande:

1. **Y avait-il preuve de besoin et de commodité du public pour le service?**

   Onze étudiants ont témoigné au support de la demande.

   Pendant à peu près 30 ans, un service d'autobus a été offert aux étudiants de l'Université de Waterloo par quatre compagnies d'autobus. La Commission est d'avis qu'il y a démonstration sans équivoque d'un besoin pour le service. Le service a été offert comme voyage nolisé et sa légalité n'a pas été soulevée. Ce service n'a pas été réputé illégal jusqu'à ce que la Commission rende sa décision du 3 mail 2006. Le service a été reconduit

jusqu'au 31 juillet à la suggestion de Greyhound. Greyhound n'a pas offert de donner le service immédiatement afin de combler le vide. La Commission conclut que le besoin et la commodité du public pour le service a été démontré durant ces années. La différence entre les taux pour le service est significative pour les étudiants qui font face à des contraintes financières. La commodité du choix des départs et des débarquements est primordiale pour les étudiants.
La Commission est d'opinion qu'il y a définitivement un besoin pour le service.

2. **Est-ce que le service offert par la demanderesse est spécial ou unique?**

   Depuis 30 ans la demanderesse offre:

   - Un service exclusif aux étudiants;
   - Un service direct;
   - Un service pendant les week-ends et les congés civiques seulement;
   - La garantie d'un siège à l'achat d'un billet;
   - De l'équipement additionnel sur demande si les ventes le nécessitaient;
   - Des bas prix et seulement des autobus scolaires; et
   - Un service de retour était disponible avec le même service direct et sans arrêt.

   Prenant ces facteurs en considération la Commission conclut qu'il s'agit d'un service unique et très distinct de celui offert par un service sur horaire régulier.

3. **Est-ce que la demanderesse est capable financièrement d'offrir le service?**

   La Commission est d'opinion que STC, l'un des plus importants transporteurs scolaires en Amérique du Nord, est capable financièrement de donner le service.

4. **Est-ce que le transporteur existant peut rencontrer la demande présente et future du public?**

   Depuis 1993, Greyhound a eu la possibilité de rencontrer les besoins de la Fédération mais a choisi de ne pas agir. La Commission était préoccupée:

   - Par le fait que les sièges ne sont pas garantis;
   - Les temps d'attente et les délais au terminus de Greyhound;
   - La capacité de Greyhound à fournir le nombre d'autobus dont la Fédération a besoin les week-ends; et
   - La capacité de Greyhound à fournir un service direct, exclusif et sans arrêt entre l'université et Toronto, Hamilton et London.

La Commission est d'opinion que:

- Greyhound ne détient pas le permis nécessaire pour donner le service entre Waterloo et Hamilton. Un deuxième transporteur devra fournir ce service. Greyhound pourra offrir un service similaire à celui du Fed Bus malgré que les heures de départ et la fréquence du service n'ont pas encore été finalisées.

- Il ne sera pas possible pour Greyhound de rencontrer toutes les demandes présentes du Fed Bus. Les tentatives de Greyhound pour rencontrer les besoins de la Fédération en combinant différents services ne rencontrent le critère de la commodité publique mais au contraire est incommodant pour la Fédération et les étudiants.

5. **Quel sera l'impact, s'il y a lieu, sur le transporteur existant si le permis est accordé et est-ce que cela aura un effet sur le service existant qui est donné au public?**

   Habituellement, la Commission recherche l'impact économique négatif sur un transporteur existant si un permis est accordé. Greyhound n'a fourni à la Commission qu'un impact économique futur si les étudiants choisissent de ne pas utiliser son service. Greyhound n'a pas fourni de preuve de perte de revenus existants. La Commission est d'opinion que Greyhound a le permis pour fournir un service similaire à celui du Fed Bus mais a choisi de ne pas agir. Ce n'est que récemment que Greyhound a proposé un horaire similaire à celui du Fed Bus pour un service qui commencerait en septembre 2006. Conséquemment, la Commission déclare qu'elle ne peut accepter qu'il y aura un impact économique sur Greyhound autre que celui qui existe déjà.

La Commission est d'opinion qu'il n'y aura aucun impact économique sur Greyhound et qu'aucun service existant ne sera diminué.

La Commission conclut que:

- Qu'il y a eu preuve d'un besoin et de la commodité du public pour le service;
- Le service demandé par la Fédération est unique;
- STC a la capacité financière pour offrir le service;
- Greyhound n'a pas proposé un service qui reflètera les besoins présents de la Fédération; et
- Qu'en se basant sur la preuve, la Commission détermine qu'il n'y aura aucun impact économique sur Greyhound.

La demande est accordée.

Demanderesse: **Karon L. Wood** **Dossier: 46772**
o/a « Withano Coaches » (« Withano »)
Clarksburg, ON

Opposantes:

1. Floyd Sinton Limited (« Sinton »)
2. Hammond Transportation Ltd. (« Hammond »)

Demande:

Voyages nolisés à partir des comtés de Grey et de Simcoe se limitant à des véhicules de catégorie « D ».

Subséquemment, la demande a été amendée de façon à exclure les cantons de Rama, Severn, Oro-Medonte et la ville d'Orillia et suite à cet amendement Hammond a retiré son opposition.

Preuve de la demanderesse:

Seize témoins du public ont témoigné au support de la demande.

Leur preuve se résume comme suit :

- Ils désirent les services de Withano pour aller magasiner dans un petit véhicule. Ce type de service n'est pas disponible pour les communautés locales. Les autobus scolaires ne sont pas confortables, spécialement pour les personnes âgées;
- Ils préfèrent ne pas conduire. Les groupes ne sont pas suffisamment gros pour voyager en autobus de catégorie « A ». Souvent ils font du covoiturage pour voyager;
- Ils utiliseront les services de Withano pour transporter des passagers à partir des secteurs environnant pour aller à un pub à Thornbury assister à une dégustation de whisky. Le pub paiera pour le transport et ils n'auront pas à utiliser leurs voitures;
- Les services de Withano seront utilisés pour transporter des groupes faisant des excursions d'un jour et pour le transport général à partir de la ville de Blue Mountains où Il n'y a pas de service de transport local;
- Ils contactent Withano pour suggérer des voyages. Withano en fait la promotion et en fait l'organisation. Si Withano n'obtient pas le permis ces voyages ne se matérialiseront pas;
- Ils ont trouvé que le service offert par Withano est amical et que le service de guide est bon;
- Ils veulent supporter un transporteur local;
- Il y a un vide pour servir les besoins des touristes et des visiteurs; et
- Il est possible de faire ses frais avec un autobus plus petit. Les prix de Sinton ne sont pas flexibles et ses taux sont de 20% plus élevés que ceux de la compétition.

Winthano indique qu'elle veut que le public qui visite le secteur utilise les tours que Withano organise. Ses taux sont plus bas que ceux de la compétition et ses tours sont plus attirants économiquement pour les résidents du secteur et les visiteurs. Elle a fait la promotion de son service lorsqu'elle a obtenu son permis temporaire mais n'y a pas donné suite de manière agressive en attendant le résultat de sa demande de permis permanent. Withano fait un profit. Elle est optimiste et confiante en son futur et a demandé à la Commission d'accorder le permis.

Sinton offre ses services dans le secteur de Collingwood et fait la promotion de ses services dans les pages jaunes, à travers son site web, à la radio, par la distribution de pamphlets et dans les journaux. Sinton a subi une diminution de revenus au cours de la dernière année fiscale. Sinton pense qu'il n'y a pas de demande pour un autobus de 24 places dans le secteur du fait qu'il a deux autobus de 24 places pour desservir le public.

En résumé, Sinton prétend que la preuve du public n'a pas démontré un besoin pour le service, le succès du service proposé par Withano n'est économiquement faisable et si la demande est accordée cela aura un impact économique sur les opérations de Sinton.

Décision:

En prenant sa décision la Commission a considéré les facteurs suivants :

1. les besoins du public et ainsi que son support pour la demande;
2. la suffisance du service existant;
3. la capacité de la demanderesse pour performer le service proposé;
4. le caractère unique du service;
5. l'impact, s'il y a lieu, sur les transporteurs existants.

1. les besoins du public et ainsi que son support pour la demande

La preuve du public supportant la demande se compose de ceux qui vont réserver et utiliser l'autobus et d'autres qui ont exprimé un besoin pour le service dans la communauté mais qui n'utiliseront pas le service régulièrement. Le territoire géographique couvert par la demande repose sur le trafic touristique qui a besoin du service de Withano pour visiter le secteur. La population de Blue Mountains est seulement de 14 à 15,000 mais les week-ends la population peut aller jusqu'à 50,000. Le type de service offert par Withano vise particulièrement à servir leurs besoins. La Commission est d'opinion qu'il y a un besoin et une demande pour le service de Withano et que les transporteurs existants ne rencontrent pas ce besoin et cette demande. Ce besoin pour le service est nouveau et a un potentiel de croissance. Le support pour le comté de Grey est convaincant et le support pour le comté de Simcoe se limite à la ville de Collingwood.

2. la suffisance du service existant

Withano sert un besoin du public qui n'a pas été ciblé par les transporteurs existants. Ils détiennent les permis requis mais ils n'ont pas cherché à développer ce marché.

3. la capacité de la demanderesse pour performer le service proposé

Withano a commencé le service en vertu de son permis temporaire. Le service n'a pas rencontré les revenus projetés mais

3. **la capacité de la demanderesse pour performer le service proposé**

   Withano a commencé le service en vertu de son permis temporaire. Le service n'a pas rencontré les revenus projetés mais la Commission pense que cela est dû à la prudence en attendant la décision sur la demande de permis permanent. Withano a fait des recherches sur le service proposé et a la capacité et les ressources pour donner le service faisant l'objet de la demande. Withano n'a pas de dette et semble avoir le contrôle de ses finances. La Commission a averti Withano de ne prendre de l'expansion que graduellement en suivant la croissance des besoins du public.

4. **le caractère unique du service**

   Le service de Withano est une exploitation du style « boutique » visant des utilisateurs petits et spécialisés. Ce type de service n'est pas présentement disponible et est unique dans le secteur.

5. **l'impact, s'il y a lieu, sur les transporteurs existants**

   On n'a pas fourni à la Commission des statistiques pour démontrer une perte de revenus dans le secteur géographique couvert par la demande. Au lieu de cela, Sinton a fourni à la Commission un sommaire des pertes corporatives reliées aux autobus de 24 places faisant partie de ses opérations globales ce qui n'est d'aucune assistance. De plus, on n'a pas fourni à la Commission des états de revenus ou d'impact couvrant la période de quatre mois depuis que Withano a reçu son permis temporaire.

La Commission conclut que:

1. il y a un besoin du public et que son support existe;
2. le service existant n'est pas suffisant;
3. la demanderesse a la capacité pour performer le service proposé;
4. que le service possédait un caractère unique;
5. en se basant sur la preuve présentée, la Commission ne peut déterminer s'il y aura un impact économique sur Sinton si la demande est accordée.

Le permis est accordé tel que demandé pour le comté de Grey et seulement pour la ville de Collingwood dans le comté de Simcoe.